Juli/August 1978 · 25. Jahrgang Heft 4
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa
D 2304 FX



NEUE AUTOS · VERKEHR · POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad



Verkehrssicherheit als täglich Brot

Seite 42

Ob Mofa oder Feuerstuhl: Tests und Tips

Seite 70-86

PERSÖNLICHES EXEMPLAR VON:

Zum Autofahren gehört Umsicht.





Für Mutti einfach selbstverständlich: Rund ums Auto muß alles versichert sein.





Aber auch eine starke Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert: 11.

„Klick – erst gurten, dann starten" diesen Apell kennen Sie bestimmt. Doch wußten Sie, daß Ihnen die Volksfürsorge aus einer Insassen-Unfallversicherung zusätzlich Unfallkrankenhaustagegeld zahlt, wenn Sie ins Krankenhaus müssen? Vorausgesetzt Sie hatten Ihren Sicherheitsgurt angelegt. Das gilt auch für Ihre Mitfahrer, die Insassen also, wenn sie bei dem Unfall angeschnallt waren.

Übrigens, diese zusätzliche Leistung kostet Sie keinen Pfennig extra. Ebensowenig wie die Erhöhung der vereinbarten Versicherungssummen um 50%, wenn sich zwei oder mehr Personen im Auto befinden.

Eine Insassen-Unfallversicherung kostet weniger als Sie denken. Fragen Sie einmal einen unserer 35.000 Mitarbeiter danach, er berät Sie gern.

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE Auto Club Europa e.V., Vorsitzender: Ludwig Gosepath.

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Ernst Baumann.

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier, Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1. 1. 1978.

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE Auto Club Europa e.V. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Postbezug: 3,80 DM pro Jahr. Auflage 545 500.

inhalt

ACE AUTO CLUB EUROPA

TEST, TECHNIK

VERKEHR/VERKEHRSSICHERHEIT

RECHT

REISE/FREIZEIT

*

Titelfoto:
Reinhold Meier, Hans-Peter Feddersen



Dieser kleine Junge, Sohn eines ACE-Mitgliedes, war der erste, der von einer neuen Leistung profitierte: Kranke ACE-Mitglieder werden jetzt von der DRF heimgeflogen. Seite 50.



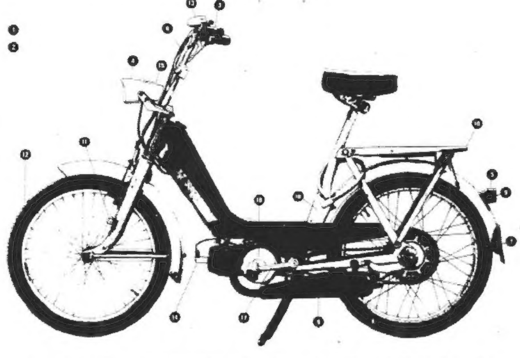
Die meistgefahrenen Autos der oberen Mittelklasse, Opel Rekord, Ford Granada und Mercedes 200 im Dreiervergleich. Seite 8.



Dieses Sicherheitsposter sollten Sie in Ihrer Firma ans Schwarze Brett hängen. Seite 44/49.



Warum strecken Leute die Zunge heraus? Die Forschung weiß darüber noch wenig. Deshalb laufen jetzt Untersuchungen. Seite 38.



So prüft die Polizei Zweiräder. Lenkrad druckt eine ausführliche Checkliste ab. Seite 74.

Lieber Lenkrad-Leser

Unsere Leistungen erneut verbessert

Geschäftsführung und Beschlußgremien des ACE waren seit Gründung des gewerkschaftlichen Autoclubs immer bestrebt, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten das Leistungsangebot an die Mitglieder zu verbessern. So wurden dem ACE-Beirat bei seiner Sitzung am 22. Juni 1978 nach gründlichen Vorbereitungen und Verhandlungen mit unserern Partnern eine Reihe von Verbesserungen und Veränderungen der Beitragsordnung und der Leistungs- und Schutzbriefordnung zur Beschlußfassung vorgelegt. Der Beirat hat seine Zustimmung zu folgenden Punkten erteilt:
1. Der ACE-Pannendienst wird in elf deutschen Großstädten mobil gemacht: In Hamburg, Hannover, Dortmund, Duisburg, Köln, Frankfurt/Main, Mannheim, Stuttgart, Nürnberg, München und Berlin werden Notrufzentralen eingerichtet. Sie sind von 7 bis 21 Uhr besetzt, – auch an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen. Zudem ist dafür gesorgt, daß auch nachts Hilfe geleistet wird.

Alle Notrufzentralen operieren mit zwei Pannenfahrzeugen, die von qualifizierten Fachleuten gefahren werden. Unsere Fahrzeuge werden auf Autobahnen und Fernstraßen fahren, also künftig mehr als bisher gesehen werden. Funk und Telefon gehören zum Standard unserer Notrufzentralen. Damit leiten sie den Einsatz der Fahrzeuge und die Hilfeleistungen.

2. Der ACE hat mit der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF), Stuttgart, einen Vertrag über Hilfeleistungen beim Krankenrücktransport – insbesondere aus dem Ausland – abgeschlossen. Krankenrücktransporte erfolgen künftig mit dem Flugzeug, begleitet vom Arzt und Transportsanitäter. Dies ist eine ganz beachtliche Leistungsverbesserung, die denen zugute kommt, die unserer Unterstützung dann dringend bedürfen, wenn sie fachärztliche Hilfe brauchen.

3. ACE Lenkrad, unser Publikationsorgan, ist beliebt, wird gerne gelesen und auch von Nichtmitgliedern begehrt. Der bisherige Verteilungsmodus hat immer wieder Mitglieder verärgert: Oft gingen sie bei der Betriebsverteilung leer aus, denn die Zeitschrift war schon „vergriffen".

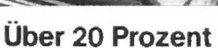
Das wird ab 1. 1. 1979 anders. Von diesem Zeitpunkt an bringt der Briefträger ACE Lenkrad allen Mitgliedern ins Haus. Damit ist sichergestellt, daß alle Mitglieder ihre Zeitschrift erhalten. Voraussetzung ist allerdings, daß der Hauptverwaltung umgehend die korrekte Anschrift einschließlich Zustellpostamt mitgeteilt wird, wenn sie sich ändert – und sei es nur wegen der Gebietsreform.
4. Nahezu 70 Prozent unserer Mitglieder haben in den Beitragsgruppen 2 und 4 für eine Jahresprämie von 20 Mark die Kraftfahrt-Pannenversicherung abgeschlossen. Wir haben mit der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung vereinbart, daß diese Prämie auf zehn Mark reduziert wird. Mit den restlichen zehn Mark sollen die aufgeführten Leistungsverbesserungen finanziert werden. Dies gilt insbesondere für den Pannendienst. Die zehn Mark werden also nicht „eingespart". Der ACE-Beirat hat vielmehr den Club-Beitrag ab 1. 1. 1979 auf 38 Mark jährlich erhöht, auch für die Mitglieder der Gruppen 1 und 3, nicht zuletzt, weil gerade der Pannendienst sehr teuer ist.
Dafür wird künftig allen Mitgliedern kostenlos mit unseren Pannenfahrzeugen geholfen. Mit der Beitragsrechnung für 1979 erhält jedes Mitglied eine Pannendienstkarte. Nochmals zur Klarstellung: *Pannenhilfe* bedeutet die Wiederherstellung der Fahrbereitschaft des Wagens am Schadenort mit Bordmitteln des Pannenhilfsfahrzeuges. Abschleppkosten, Kosten für Reparaturen in Werkstätten und Kosten für Ersatzteile, Treibstoff und Schmiermittel werden nicht erstattet. Wenn die Pannenhilfe durch andere als ACE-eigene Pannenfahrzeuge erbracht werden muß, gewährt der ACE auf Antrag dem Mitglied einmal im Jahr eine Beihilfe bis zu 40 Mark. Mehr Einzelheiten über die neuen Leistungen im Clubteil dieser Ausgabe.
5. Wir bieten unseren Mitgliedern die ACE-Auslands-Krankenversicherung zu einem günstigen Preis an. Sie hatte bisher nur für den Bereich Europa Gültigkeit. Künftig kann eine ACE-Auslands-Krankenversicherung bei uns abgeschlossen werden, die weltweit Gültigkeit hat. Sie kostet für ein Jahr 7,20 Mark. Es empfiehlt sich, diesen Schutz zu erwerben, bevor eine Auslandsreise angetreten wird.
Für die Mitglieder der Beitragsgruppen 1 und 3 wird der ACE-Jahresbeitrag ab 1. 1. 1979 um rund 83 Pfennig monatlich teurer. Für Mitglieder der Beitragsgruppen 2 und 4 ändert sich nichts.
Ich bin der Auffassung, daß die Leistungsverbesserungen diese bescheidene Anhebung rechtfertigen.
Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehören, sofern der Urlaub noch vor Ihnen liegt, eine gute Erholung und eine gesunde Heimkehr.

Ihr

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

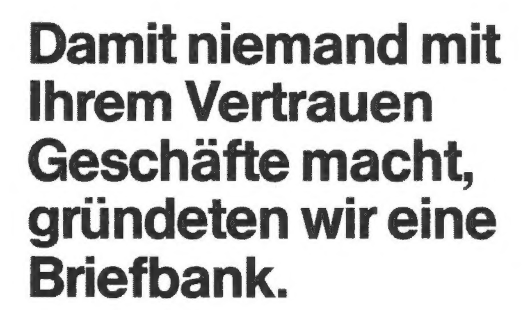




Über 20 Prozent



8,05 Prozent



Damit niemand mit Ihrem Vertrauen Geschäfte macht, gründeten wir eine Briefbank.

Oft wird die Situation der Kreditnehmer ausgenutzt. Noch in jüngster Zeit wurden teilweise Zinsen und Gebühren verlangt, die einen effektiven Jahreszins von über 20 Prozent ergeben.

Die BSV Bank, die Briefbank der Gewerkschaften, tut etwas dagegen: Der BSV BriefKredit ist einer der günstigsten. Wie Marktuntersuchungen der Autozeitschriften auto motor und sport Spezial (März 78) und ACE-Lenkrad (März/April 78) bestätigen. Einerseits, weil wir ein gemeinwirtschaftliches Unternehmen sind (eine Tochter der BfG Bank für Gemeinwirtschaft). Andererseits, weil unser Vertriebsweg per Post Geld spart.

Bei uns bekommen Sie Geld. Ohne Laufereien. Ohne Schaltergespräche. Ohne Vertreterbesuche. Zum Beispiel: 10 000 Mark, 36 Monate Laufzeit, effektiver Jahreszins 8,05 Prozent, monatliche Raten von 312 Mark. Ohne weitere Kosten. Vergleichen Sie dieses Angebot.

Schicken Sie uns diesen Coupon. Oder rufen Sie an: 06 11/7 12 72 77.



Name ______________________

Straße ______________________

PLZ/Ort ______________________

ACE

Senden Sie mir kostenlos und unverbindlich alle Unterlagen

☐ fur einen BSV BriefKredit

☐ uber die anderen zinsgunstigen Leistungen der BSV Bank

Einsenden an:
BSV Bank
Postfach 2233
Mainzer Landstraße 16-24
6000 Frankfurt/Main 1

Lürzer, Conrad

Lenkrad Leser schreiben

Pro Schmutzfänger

Auch ich habe mich schon oft, wie Herr Werthmüller (Heft 2/78) über die plötzlich verschmutzte Windschutzscheibe geärgert. Ich fahre meinen fünften Wagen, und alle waren mit Schmutzfängern ausgerüstet. Bei jeder passenden Gelegenheit habe ich dieses Thema zur Sprache gebracht. Über Anschnallpflicht, die ja auch eventuell Nachteile hat, vor allem für Frauen, wird dauernd geschrieben. Schmutzfänger stören keinen und bringen nur Vorteile.
Anton Getz, 4000 Düsseldorf

Seit 122 Jahren in der GdP

Leider bin ich schon Rentner, sonst würde ich auch bei der Polizei anfangen. Ich ahnte nicht, daß ein Polizist so alt wird und dabei so jung aussieht. Was eine verdruckte Zahl doch ausrichten kann.
H. Compagnini, 1000 Berlin

*

Auf Seite 63 im letzten Lenkrad zeigt Ihr einen so um die 150 Jahre alten Polizisten, der seit 122 Jahren in der GdP ist. Vielleicht kann mir der Polizeihauptmeister mal das Rezept verraten, wie man im hohen Alter sich noch so dienstfreudig zeigen kann. Ich habe mich über diesen Druckfehler köstlich amüsiert.
Rolf Bunge, 5828 Ennepetal

*

Bei dieser ungewöhnlichen Lebenserwartung bin ich im nachhinein doppelt froh, daß mein Sohn (POW) sich entschloß, Polizist zu werden.
Horst Riepe, 5800 Hagen

Hilfreiche Hosenträger

Mit meinem Audi 100 LS war ich auf der Autobahn von Stuttgart nach München unterwegs. Kurz vor dem Ende der Autobahn, am Ortseingang von München, nahm ich den Fuß vom Gaspedal, um den Wagen auf die vorgeschriebenen 50 km/h einrollen zu lassen. Plötzlich spürte ich einen kleinen Ruck im Gaspedal und hatte momentan Vollgas. Mein erster Gedanke war, das Gasgestänge sei gebrochen und ich bremste, schaltete die Zündung aus und ließ den Wagen in der Einfahrt der Raststätte ausrollen. Dann stellte ich fest, daß die obere Drehfeder des Gasgestänges gebrochen war. Durch den Bruch dieser Feder wirkt die zweite wie ein durchgetretenes Gaspedal. Dem ACE ersparte ich ein Abschleppen. Ich nahm die Hosenträger meines Sohnes und wickelte ein Ende um das Gestänge, das andere knipste ich am Handschuhfach fest. So konnte ich die restlichen 120 Kilometer fortsetzen. Leider sind die Hosenträger jetzt nicht mehr zu gebrauchen.
Karl Rösch
8221 St. Georgen

Bedürfniserfüllung verwehrt

Ich möchte Sie auf einen unmöglichen Zustand im Restaurant der Paßhöhe Ofenpaß (Schweiz) aufmerksam machen: Am Ostermontag wollten wir über den Ofenpaß fahren. Starker Schneefall machte es erforderlich, daß meine Frau und ein mitfahrendes Ehepaar ausstiegen, um den Wagen die letzten hundert Meter bis zur Paßhöhe zu schieben. Bei meiner Frau meldete sich ein gewisses Bedürfnis. Sie ging in das Restaurant, um die Toilette zu benutzen, kam aber nach kurzer Zeit wieder. An der Tür hing ein Schild: „Toilettenbenutzung nur gegen Konsum". Meine Frau hatte keine Möglichkeit, ihrem Bedürfnis nachzukommen und wir halten diesen Zustand für untragbar. Bitte unternehmen Sie etwas dagegen, damit anderen Leuten in Zukunft nicht das gleiche passiert.
Erna und Herbert Matheisen
4040 Neuss

Lohnender Rechtsschutz

Ihre Verkehrs-Rechtsschutzversicherung der Volksfürsorge ist und bleibt eine lohnende Versicherung. Mein Fahrzeug, ein Ford Consul, wurde am 4. 11. 77 in Bad Hersfeld von einem russischen Lkw gestreift. Die Polizei nahm den Unfall in ihrer Dienststelle auf und vernahm auch mit Hilfe eines Dolmetschers den russischen Lkw-Fahrer, der zunächst falsche Angaben machte und dann erklärte, „wenn er hier die Wahrheit sage, dürfe er nicht mehr auf den Bock". Diese Aussage verhalf meinem Anwalt, meinen Schadensanspruch voll durchzusetzen. Eine Versicherungsgellschaft für ausländische Kraftfahrzeuge versuchte noch vergebens, eine Haftteilung durchzusetzen.
Alfons Schneider
3440 Eschwege

Kofferraum ausgeräumt

Ich möchte darauf hinweisen, auch auf bewachten Parkplätzen den Wagen im Auge zu behalten. Auf einem bewachten Parkplatz am Vesuv wurde der Kofferraum meines BMW mit einem Nachschlüssel geöffnet und ausgeräumt. An dem Opel Rekord meines Campingnachbarn wurde die Tür aufgebrochen. Es sieht so aus, als ob die Wächter die Gauner bewachen, damit sie ungestört arbeiten können. Italien ist zwar schön, aber für Autotouristen nicht mehr zu empfehlen.
Hans Schwarz
7140 Ludwigsburg

Freundliche Pannenhelfer

Ich bin erst seit wenigen Monaten ACE-Mitglied und mußte vor kurzem die Hilfe in Anspruch nehmen. Auf der Rückreise eines Frankreich-Urlaubs blieb ich mit meinem Wagen bei Offenburg wegen Motorschaden liegen und rief den Pannendienst. Herr Meinrad Boschert aus Ohlsbach kam und war in einem solchen Ausmaß freundlich und hilfsbereit, wie ich es nie erwartet hätte. Nicht nur seine fachkundige Hilfe haben mich angenehm überrascht, sondern auch die nachsichtige Geduld bei meiner manchmal naiven Fragestellung. Darüber hinaus brachte er mich und meinen Begleiter noch zum Offenburger Bahnhof.
Wenn der ACE nur solche Helfer wie Meinrad Boschert hat, dann ist das die beste Visitenkarte eines Auto-Clubs.
Josef A. Rohmann
4630 Bochum

Unvergeßliche Clubfahrt

Ein unvergeßliches Erlebnis war die ACE-Clubfahrt der Region Mitte vom 20. bis 28. Mai durch Ungarn und Rumänien. Die Reiseleiter vom ACE bemühten sich ohne Unterlaß, allen Teilnehmern die Fahrt und Aufenthalte so angenehm und unbeschwerlich wie möglich zu gestalten.
Josef Steiner
5411 Eitelborn

Höchstgeschwindigkeit für LKW

Auf unserer ersten längeren Reise mit dem Caravan mußte ich feststellen, daß sich fast alle Gespanne an die Höchstgeschwindigkeit hielten. Für die großen Lkws scheint jedoch 80 km/h nicht zu gelten. Man wird von ihnen rücksichtslos überholt und geschnitten. Raser sind vor allem Lastwagen aus Österreich und den Niederlanden. Warum greift die Polizei nicht härter durch, zumal an fast jedem schweren Unfall ein Lkw beteiligt ist.
Heinz Blumenschein
4600 Dortmund

Hilfsbereite Mitarbeiter

Am 1. Mai hatte ich eine Panne mit meinem Wagen in Neu-Ulm. Nach Anruf beim ACE-Pannendienst kam der zuständige Herr Süss nach kürzester Zeit und half weit über das fachlich Notwendige, wofür ich ihm nochmals meinen herzlichen Dank ausspreche. Hoffentlich haben Sie viele solcher Mitarbeiter.
Hermann Wellan
7798 Pfullendorf

Die neue Mercedes T-Reihe. Die vielseitigste Art Mercedes zu fahren.

Auch als Autofahrer ist man nicht immer derselbe. Wenn Sie in Ihrem Beruf vielseitig sein müssen und in Ihrer Freizeit vielseitig sein können, bietet die Mercedes T-Reihe die individuellste Lösung für beide Anforderungen.

Transport und Touristik.

Von Transport bis Touristik reicht die Bandbreite der Möglichkeiten, die der neue Mercedes T Ihnen bietet: Als großräumiger, zugkräftiger Transporter für den Beruf steht er Ihnen genauso zur Seite wie als sportlicher Begleiter für Freizeit und Urlaub oder als mobiler Gefährte beim Segeln und Angeln zum Beispiel.

Vielseitigkeit ist auch eine Platzfrage.

Mit wenigen Handgriffen verfügen Sie über eine Ladefläche von 1,48 m max. Breite und bis zu 2,86 m Länge oder ein Platzangebot für 5 Personen, auf Wunsch mit einer dritten Klapp-Sitzreihe (mit Sitzposition entgegen der Fahrtrichtung) sogar für 7 Personen.

Die serienmäßige Niveauregulierung hält Ihren Mercedes T bis zu einer Zuladung von 560 kg immer in der optimalen Lage.

Zusätzlich gibt es für die Mercedes T-Reihe eine geteilte Rücksitzbank (links 2/3 und rechts 1/3), die Ihnen durch Umklappen je einer Sitzhälfte sowohl entsprechenden Platz für besonders große Ladungen als auch für ein bzw. zwei Personen auf dem Fondsitz bietet.

Kein anderer Geschäftswagen verwandelt sich schneller in ein Freizeitmobil.

Mit der Dachreling beginnt das reichhaltige Programm der Sonderausstattungsvarianten. Sie ist die Basis für aerodynamisch gestaltete Gepäckcontainer oder auch für Ski- und Skistiefelboxen, die Sie schnell und diebstahlsicher aufsetzen können.

Darüber hinaus können Sie zwischen weiteren Trägervarianten zum Transport von Booten, Surfbrettern, Fahrrädern usw. wählen.

Fünf Modelle stehen zur Auswahl.

Die Mercedes T-Reihe läßt Ihnen die Wahl zwischen 2 Diesel- und 3 Benzinerversionen. Der 240 TD wird vom 4-Zylinder-Dieselmotor mit 48 kW (65 PS), der 300 TD vom 5-Zylinder-Dieselmotor mit 59 kW (80 PS) angetrieben.

Als Benzinmodelle gibt es den 230 T mit 4-Zylinder-Motor und 80 kW (109 PS), den 250 T mit 6-Zylinder-Motor und 95 kW (129 PS) und den 280 TE mit 6-Zylinder-Einspritzmotor, der mit 136 kW (185 PS) das schnellste Fahrzeug seiner Klasse ist.

Mehr als nur mehr Platz.

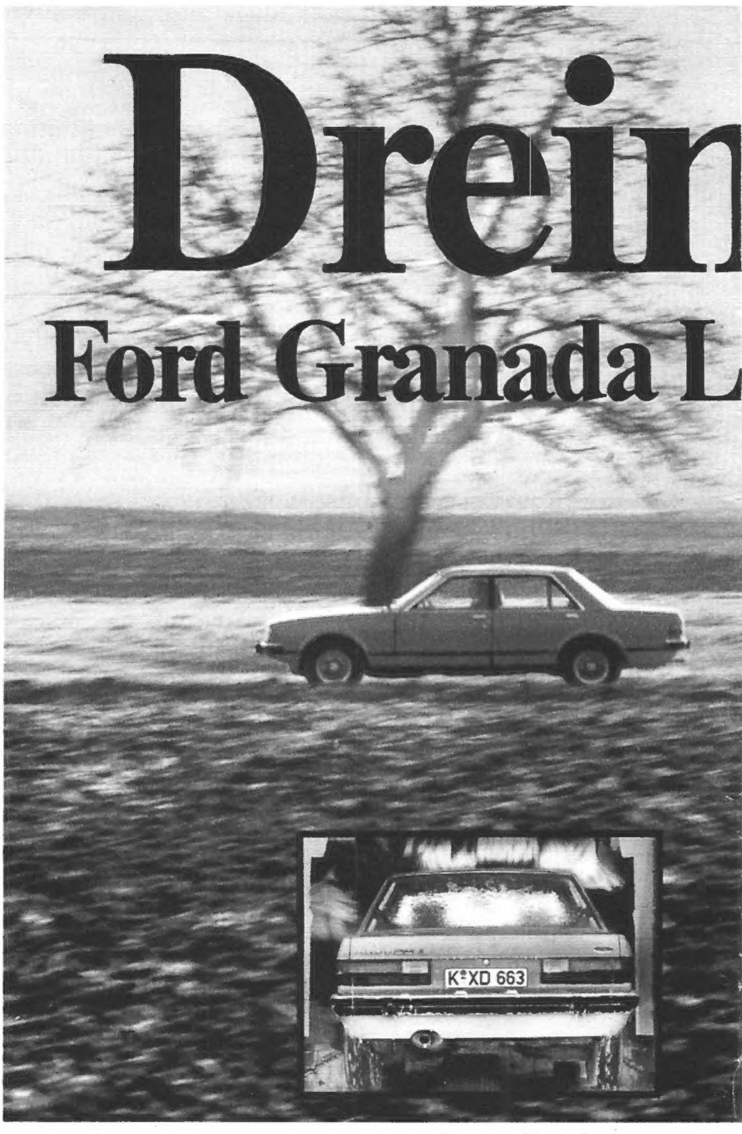
Im Mercedes T vereinigt sich die Vielseitigkeit der variablen Sitz- und Lademöglichkeiten mit dem internationalen Niveau der Mercedes-Technik zu einer neuen Art des Autofahrens: zur vielseitigsten Art, Mercedes zu fahren.

Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen



8104 I

Wer heute einen Mercedes will, kann sich zur Not auch einen Ford Granada oder einen gut ausgestatteten Opel Rekord kaufen. Vielleicht muß er es auch, denn der Mercedes mit seinen unanständig hohen Lieferfristen – daß es wieder so weit kommen würde, haben die Marktstrategen in Untertürkheim schon vor Jahren vorausgesagt – ist einfach nicht für jedermann zu jeder Zeit erhältlich. Lenkrad hat versucht, diese drei Autos, von denen es zumindest bei den zwei Deutschamerikanern eine sehr umfangreiche Modellreihe gibt, miteinander zu vergleichen. Auch wenn dieses außerordentlich komplizierte Manöver weder im Ansatz noch im Ergebnis befriedigen kann, mag ein solcher Vergleich doch die Frage untermauern, inwieweit heute die Konkurrenten auseinander sind.



Mercedes hat einen beachtlichen Vorteil: Noch immer ist sich die Branche einig, daß die aus der Unfallforschung in die Serie übertragene Erkenntnis im Hause Daimler-Benz recht weit gediehen ist. Bei anderen Herstellern gibt es da und dort noch Lücken im Sicherheitsdenken, obwohl die beiden Vergleichsautos ebenfalls nach den neuesten Erkenntnissen konstruiert worden sind. Ich meine, daß es aber Details gibt, die, so unwesentlich sie erscheinen mögen, diesen Standpunkt erhärten. Beispiel: Der Zugknopf der Handbremslösevorrichtung am Armaturenbrett war früher in einem Gestänge verankert. Weil es einmal einen Unfall gab, bei dem dieses Gestänge einen Mercedesfahrer verletzte, wird jetzt die Zugkraft mit einer Kette übertragen. Diese Kette kann niemanden mehr verletzen. Dies ist die Art, wie die Schwaben Autos bauen. Langsam, sozusagen saumäßig gründlich und immer nach der Methode: „Wenn wir einmal etwas so machen, dann machen wir es auch immer so." Und ein Mercedes wurde schon immer so gemacht. Bei einem Opel, bei einem Ford und bei anderen kann es von Jahrgang zu Jahrgang passieren, daß Autos eben nicht mehr so, sondern anders gemacht werden. Da fallen dann plötzlich Entscheidungen, die nach irgendwelchen neueren oder geänderten Gesichtspunkten getroffen werden. Bis Daimler seinen Sitz ändert, können viele Jahre vergehen. Opel und Ford haben es fertiggebracht, bei jedem Auto neue Spiegel anzubieten. Daß keiner so gut ist wie der Daimler-Benz-Außenspiegel, sei am Rande erwähnt. Aber Daimler bleibt bei seinem Konzept des Armaturenbrett-Aufbaus und wenn man hundertmal sagt, daß die linke Hand am Lenkrad, korrekt geführt, die Benzinuhr ausgerechnet dann abdeckt, wenn man sie braucht, nämlich im letzten Drittel, macht Daimler dies nicht anders, weil eine Benzinuhr, so die Daimler-Philosophie, im Uhrzeigersinn anzeigen muß und dann nimmt man diesen Nachteil halt in Kauf. Diese wenig technische Vorbemerkung muß gestattet sein, um den Vergleich, wie wir ihn machen, besser zu verstehen. Es geht uns nicht um Meßwerte oder ein paar PS mehr oder weniger. Wenn man die Basismodelle miteinander vergleicht, dann liegen sie ohnehin dicht beieinander.

Es geht uns vielmehr um eine Beschreibung dieser drei Großserienwagen, die uns doch Tag für Tag begegnen und mit denen wir uns bisher immer nur einzeln beschäftigen konnten.

Der jüngste erschien im Herbst 1977 und läutete die neue Rekord-Generation von Opel ein. Er wurde, wie merkwürdigerweise heute alle Autos, natürlich im Windkanal entwickelt, denn es macht sich ja so fein, wenn man bessere Luftwiderstandsbeiwerte als die gesamte Konkurrenz hat. Daß im Windkanal aber Karosserieformen entstehen, die man schon vor Jahren hatte und dann wieder ablehnte, wird bei solchen Gelegenheiten nicht betont. Im Gegenteil, die markante Keilform des Opel Rekord wird als die selbstverständlichste und logischste Entwicklung der Zeit dargestellt.

Merkwürdigerweise und für die Konkurrenz beunruhigend hat die Karosserie von der viele Motorjournalisten unkten, sie komme nicht an – auch wir hatten im direkten Vergleich mit dem damals ebenfalls neuen Ford Granada diese gefühlsmäßige Auffassung – sehr schnell viele Freunde gefunden. Die Verkaufszahlen von Opel schlagen alle Rekorde. Er wird mit einem Dieselmotor und vier Benzinmotoren zwischen 44 und 82 kW geliefert. Wie auch der Ford Granada und der Mercedes 200 konkurriert er gegen den Audi 100, den Fiat 132, den Peugeot 504 und den Renault 20.

Opel und Ford haben etwas, das es beim Mercedes nicht gibt, weil die Untertürkheimer Autos bauen und keine Zweitürer. In der Praxis – in der man einen Zweitürer gar nicht so sehr verdammen sollte, denn er hat nun einmal größere Türen, die auch dem Fahrer und dem Beifahrer einen besseren Zugang gestatten – bedeutet dieses, daß für die zwei weiteren Türen grundsätzlich Aufpreis bezahlt werden muß. Ford und Opel bauen Autos für fünf Personen, von denen dann drei über die Sitze klettern müssen.

Die Basismotoren

Opel liefert als Basis einen Vierzylinder-Reihenmotor, der der Länge nach in konventioneller Bauweise montiert ist. Er hat 1979 ccm Hubraum und ist 8:1 verdichtet. Er bringt 66 kW (90 PS) bei 5200 Umdrehungen und hat sein höchstes Drehmoment zwischen 3000 und 3800 Umdrehungen. Mit 145 Nm liegt er hier fast gleich mit dem Ford-Motor, der V-förmig gebaut ist und sechs Zylinder hat. Im Hubraum sind die beiden gleich, aber der sechszylindrige Zweilitermotor von Ford ist 8,75:1 verdichtet und braucht somit Superkraftstoff. Er leistet 66 kW (90 PS) und ist damit exakt gleichstark wie die Opelmaschine. Einen gemütlichen und fast möchte man sagen betagten Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle hat das Haus Daimler-Benz. Er holt aus 1987 ccm mit einer Verdichtung von 9:1 sogar 4 PS oder 3 kW mehr. Auch das maximale Drehmoment liegt mit 158 Nm höher. Er ist dafür dann auch in der Versicherung um knappe 50 Mark teurer. Alle drei Autos kosten 288 Mark Steuer im Jahr, gemessen an dem, was sie an Platz brauchen und wie sehr sie genutzt werden, ein vergleichsweise bescheidener Beitrag, wenn man mit einem Golf vergleicht.

Deutliche Komfortunterschiede

Unmittelbare Vergleichsfahrten am selben Tag auf der selben Strecke offenbarten deutliche Komfortunterschiede bei diesen Autos. Der Blick auf den Arbeitsplatz des Fahrers, den man leicht nachvollziehen kann, wenn man die kleinen Fotos in unseren Datenblättern vor Augen hat, ist der erste Maßstab für solche Vergleiche. Obwohl das Opel-Lenkrad stilistisch sehr stark an das Vierspeichenlenkrad des Daimler erinnert, zeigen schon die Bilder, daß man beim Mercedes ein anderes Lenkradgefühl hat als beim Opel. Das Ford-Lenkrad liegt auch tatsächlich besser in der Hand als das von Opel. Aber für den Star aus Untertürkheim gilt, hineinsetzen, anfassen und sich wohl fühlen. Ähnlich ist es dann mit der Bedienung der wichtigsten Instrumente. Der Mercedes hat als zentrale Informationsquelle den Tachometer genau über der Lenk-

nal Zweiliter

Mercedes 200 Opel Rekord L

von Ernst Bauer
Fotos: Hans-Peter Feddersen

säule. Rechts daneben liegt eine große Uhr; sie ist bei allen anderen Autos auch zu groß und liegt rechts. Opel und Ford bauen die Armaturentafel symmetrisch auf und stellen auf die linke Seite den Tacho. Der Tachometer von Daimler-Benz ist wegen seiner klassischen Strenge am genauesten ablesbar, der von Ford hat die meisten Striche und kann deshalb am wenigsten gut beurteilt werden. Während Opel links des Tachos und rechts der Uhr noch zwei kleine Kontrollinstrumente hat und zwischen Uhr und Tacho einen „Schokoladenriegel" voller Zusatzleuchten, die allein wegen ihrer Anordnung vergleichsweise unübersichtlich sind, bringt Daimler-Benz sämtliche Kontrolleuchten in den Instrumenten unter – wie gesagt allerdings, die Kontrollleuchte für die Kraftstoffreserve an der falschen Stelle. Ford greift zu zwei kleinen Rundinstrumenten.
Opel und Mercedes haben ähnliche zentrale Lichtschalter. Links neben der Lenksäule, wobei man beim Opel noch den Schalter ziehen kann, um vom Fahrersitz aus ohne Verrenkungen die Innenbeleuchtung einzuschalten. Eine gute Idee. Ford verwendet einen der drei Lenkstockhebel für die Einschaltung des Lichts, die schlechteste aller Lösungen, denn dieses führt zumindest für denjenigen, der umsteigen muß, immer wieder zu Verwechslungen.
Daimler-Benz und Opel verdammen das Radio etwa in die Gegend des Schalthebels, Ford nimmt es über die Regulierung des Klimas ganz oben in Sichthöhe. Dort ist auch der beste Platz, denn wenn man nicht ein teures Superradio hat, muß man auf die Skala schauen, um beispielsweise den Verkehrsfunk einstellen zu können. Dieses macht bei Daimler, wo es allerdings nur gute Radios gibt, mehr Schwierigkeiten, ebenso bei Opel, wo das Radio direkt über dem Ascher liegt, was wiederum bei starken Rauchern Spuren durch nicht genau gezielte Zigarettenasche hinterläßt.
Apropos Aschenbecher: Daimler tut etwas für die Nichtraucher und baut den Aschenbecher an einer Stelle ein, die nicht nur von der Fahrzeugbelüftung stark umspült wird, sondern wegen des kleinen Spaltes auch ungünstig ist. Man sieht kaum einen von Rauchern benutzten Mercedes, der in dieser Problemzone sauber aussieht. Ford hat einen schubladenähnlichen Ascher in der Konsole, Opel eine Konstruktion, wie sie früher die Volkswagenmodelle hatten. Alles in allem: Bei keinem Fahrzeug ist der Ascher zufriedenstellend gelöst.

Bedienung von Frischluft und Heizung

Opel und Ford haben lamellenförmige und getrennt regulierbare Lüftungsdüsen rechts des Fahrerplatzes sowie links und rechts in den Türpfosten, die sich alle einzeln abstellen lassen. Opel hat vorgesehenen und nicht genutzten Platz für weitere zusätzliche Schalter über diesen Lüftungsschlitzen, Daimler-Benz hat ebenfalls solche Schaltergaragen in der Konsole, bei Ford muß man, wenn man sich Zusätzliches einbaut, unterhalb des Armaturenbrettes operieren.

Gewiß gewöhnt man sich an jede Bedienungsfunktion, aber mit dem Kombischalter für Wischgeschwindigkeit und Wischer von Daimler-Benz kamen wir am besten zurecht. Daimler-Benz hat übrigens auch das am besten gewischte Gesichtsfeld. Opel und Ford lassen für unsere Vorstellungen zuviel ungewischten Raum übrig, was sich vor allem im Winter störend auswirkt.

Zu diesem reinen Bedienkomfort gruppiert sich die praktische Straßenerfahrung. Rein subjektiv empfinden wir den Granada, der jetzt auch in der Grund- und L-Version serienmäßig und ohne Aufpreis mit Gasdruckstoßdämpfern an allen vier Rädern und einem kräftigeren Querstabilisator (jetzt 22 mm, bisher 20,5 mm) an der Vorderachse ausgerüstet ist, als das komfortabelste Fahrwerk dieser drei Vergleichswagen. Daimler-Benz ist von einer merkwürdigen Härte.

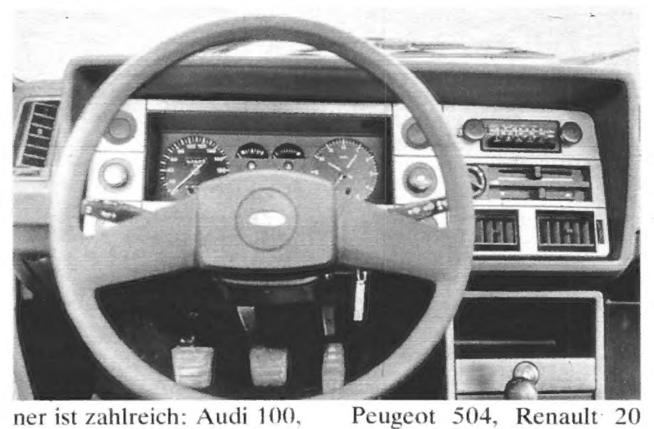
Opel verwunderte uns, weil die kurzen Stöße auf der Autobahn relativ stark zu verspüren waren. Dies hängt offensichtlich mit der ungeteilten Hinterachse zusammen, die, obwohl an vier Längslenkern und einem Querlenker aufgehängt und recht aufwendig gebaut ist, doch mit diesen Alltagsfugen nicht so einfach fertig wird. Gerade auch auf einer langen Reise; die wir in einem Berlina-Modell, also mit erhöhter Komfortausstattung zurücklegten, war uns dies unangenehm aufgefallen. Vergleichsstrekken mit dem Granada und eine über 2000 Kilometer führende Reise mit dem Mercedes, verdeutlichen dieses subjektive Maß für Komfort, das natürlich nicht von jedermann so empfunden werden muß.

Bessere Straßenlage erzielt

Ford hat im Mai still und leise und ohne großes Trara die Fahrwerksverbesserungen an der Basisversion

DATENBLATT Ford Granada 2.0

Das Modell

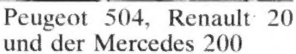






Im Gegensatz zu seinem Vorgänger zeigt sich der neue Ford Granada im Herbst 1977 schnörkellos und sehr funktionell. Sachlichkeit war bei Karosserie wie Innenraum Trumpf.

Sechs verschiedene Motoren bietet Ford für die Benzin-Ausführung an, von 51 bis 118 kW. Erstmals wagt sich Ford auch auf den Diesel-Markt, jedoch mit einem Peugeot-Triebwerk. Die Konkurrenz für den Benziner ist zahlreich: Audi 100, Fiat 132, Opel Rekord, Peugeot 504, Renault 20 und der Mercedes 200



Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei oder (gegen Aufpreis) vier Türen. Platz für fünf Personen.
Motor:
Sechszylinder-V-Motor vorne. Hubraum: 1981 ccm, Bohrung/Hub: 84/60,1 mm. Verdichtungsverhältnis: 8,75:1. Leistung: 66 kW (90 PS) bei 5000 l/min. Höchstes Drehmoment: 149 Nm (15,2 mkp) bei 3000 l/min. Solex-Doppelvergaser. Drehstromlichtmaschine, Batterie: 12 Volt, 44 Ah
Fahrwerk:
Vorne: Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern und Zugstreben, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer. Hinten: Einzelradaufhängung an Schräglenkern, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer.
Kraftübertragung:
Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Einscheiben-Trockenkupplung, Hinterradantrieb.
Abmessungen:
Länge: 4,720 m, Breite: 1,791 m, Höhe: 1,416 m, Radstand: 2,769 m. Spurweite vorn: 1,515 m, hinten: 1,532 m, Kofferrauminhalt: 640 Liter, Tankinhalt: 65 Liter.
Gewichte:
Leergewicht: 1315 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 1810 kg, Zuladung: 495 kg. Zulässige Anhängelast: bei 12% Steigung gebremst: 1200 kg, ungebremst: 650 kg.

Die Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit:
158 km/h

Beschleunigung:
Von 0–100 km/h: 14,5 sec
Elastizität
von 50–100 km/h: 21,3 sec.
Verbrauch:
12,2 Liter Super auf 100 km (Werksangabe)
Wartung:
Inspektion alle 20 000 km, Sicherheitskontrolle mit Ölwechsel alle 10 000 km.

Das gefiel uns besonders

Schönste Karosserie im Vergleich, vor allen Dingen in der Farbe Blau. Klares Armaturenbrett auch in der Basisversion.

Das gefiel uns weniger

Lichtschalter nicht der Norm entsprechend, Pedalerie im Fußraum zu eng.

Versicherung

Versicherung:
Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5 = Stuttgart, Deckungssumme 1 Million bei 100% Beitragssatz): 899,90 Mark. Die Steuer für den Zeitraum eines Jahres beträgt: 288 Mark.

Richtpreise

Der Grundpreis für die viertürige Version beträgt 15 856 Mark. Mit dem L-Paket kostet der Granada 16 551 Mark, und mit dem GL-Paket kostet er 20 470 Mark.



...schon immer!

Cord Typ L 29 1930

Lagonda «Sedan de ville», 1939

Horch Typ 853 A 1938

Ihrem Auto zuliebe
das beste Öl von Veedol.



Mit neuentwickelten,
hochwirksamen
Synthesestoffen.

Veedol
Motor Oil

Verlangen Sie Veedol in Ihrer Werkstatt. Sie bekommen es außerdem an allen Bundesautobahntankstellen.

DATENBLATT

Opel Rekord 2.0

Das Modell

Im Herbst 1977 erschien die neue Rekord-Generation von Opel. „Der Kompakte aus dem Windkanal“, so Opel, unterscheidet sich von seinem Vorgänger durch die keilförmige Front und die schräge Schnauze. Die Verkaufszahlen seit seinem Erscheinen zeigen, daß er sich auf den Weg macht, den Erfolg seines Vorgängers nachzuahmen. Den Rekord gibt es mit vier verschiedenen Benzin-Motoren, deren Spektrum von 44 bis 81 kW reicht, und mit einem Diesel-Triebwerk. Mit diesem Programm tritt er gegen den Audi 100, den Fiat 132, den Ford Granada, den Peugeot 504, den Renault 20 und den Mercedes 200 an.







Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei oder (gegen Aufpreis) vier Türen. Zugelassen für fünf Personen.
Motor:
Vierzylinder-Reihenmotor vorne, Hubraum: 1979 ccm. Bohrung/Hub: 95/69,8 mm. Verdichtungsverhältnis: 8:1, Leistung: 66 kW (90 PS) bei 5200 l/min. Höchstes Drehmoment: 145 Nm (14,5 mkp) bei 3000–3800 l/min. Fallstromvergaser, Drehstromlichtmaschine, Batteriekapazität: 12 V/44 Ah.
Fahrwerk:
vorne: Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, Drehstabstabilisator. Hinten: ungeteilte Hinterachse mit vier Längslenkern und einem Querlenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator. Teleskop-Stoßdämpfer an allen vier Rädern.
Kraftübertragung:
Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Einscheiben-Trockenkupplung. Hinterradantrieb.
Abmessungen:
Länge: 4,593 m, Breite: 1,726 m, Höhe: 1,435 m, Spurweite: 1,435 m vorne, 1,412 m hinten, Radstand: 2,668 m, Kofferrauminhalt: 480 Liter, Tankinhalt: 65 Liter
Gewichte:
Leergewicht: 1120 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 1600 kg, Zuladung: 480 kg, Zulässige Anhängelast gebremst: 1500 kg, ungebremst: 585 kg

Die Meßwerte

Meßwerte:
Höchstgeschwindigkeit:
164 km/h
Beschleunigung:
Von 0 bis 100 km/h:
14,4 sec
Elastizität:
50 bis 100 km/h: 20,4 sec

Verbrauch:
11,8 l Normalbenzin auf 100 km.

Wartung:
Pro Jahr eine „Sicherheitsinspektion“ und eine Jahresinspektion, spätestens bei 10 000 km.

Das gefiel uns besonders

Vorbildlich leiser Motor. Gute Sicht vom Fahrersitz aus.

Das gefiel uns weniger

Zu kleines Handschuhfach, ungünstig plaziertes Radio, etwas unübersichtliche Bedienung der Schalter und der Lüftung.

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5 = Stuttgart, Deckungssumme 1 Million bei 100% Beitragssatz): 899,90 Mark. Die Steuer für ein Jahr beträgt 288 Mark.

Richtpreise

Der Grundpreis für die viertürige Version beträgt 15 330 Mark. Die L-Version kostet 16 020 Mark und die Berlina-Version kostet 16 779 Mark.



Ausstattungen für den Ford Granada L, den Mercedes 200 und den Opel Rekord L

	Ford Granada L	Opel Rekord L	Mercedes 200
Motor/Getriebe/Fahrwerk			
Automatik	+ 1150,27	+ 1185,59	+ 1665
Servolenkung	+ 968,64	+ 968,64	+ 666
Vier Scheibenbremsen	–	–	●
Außenausstattung			
Innenverstellb. Außenspiegel	+ 99,89	+ 99,89	●
Halogen-Hauptscheinwerfer	●	+ 116,03	●
Nebelschlußleuchte	●	+ 50,46	●
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●
abschließbarer Tankdeckel	+	●	●
Innenausstattung			
Kopfstützen vorne	●	●	●
Automatikgurte vorne	●	●	●
Verbundglas-Windschutzscheibe	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	●	●	●
elektr. Scheibenwaschanlage	●	●	●
Handbrems-Kontrolleuchte	●	●	●
Abblendbarer Innenspiegel	●	●	●
Teppichboden	●	●	●
Zeituhr	●	●	●
Tageskilometerzähler	●	●	●
Handschuhfachbeleuchtung	●	●	●
Klima-Anlage	+ 1871,71	+ 1871,71	+ 2775
elektr. Fensterheber vorne	+ 433,88	+ 433,88	+ 604,95
Zentralverriegelung	+ 363,24	+ 363,24	+ 321,90
abschließbares Handschuhfach	●	+ 16,14	+ 22,20
Bremsbelag-Verschleißanzeige	–	–	●
Verbandskasten in Hutablage	–	–	●
Warndreieck im Kofferraumdeckel	–	–	●
Leuchtweitenregulierung man.	–	–	●

● = Serienmäßig + = Sonderausstattung – = nicht lieferbar

übernommen und nicht nur eine bessere Straßenlage damit erzielt, sondern auch mehr Fahrkomfort fürs gleiche Geld geboten. Zu Recht war bisher kritisiert worden, daß es eigentlich keinen Grund gab, die Basisversion und die L-Ausführung mit einem abgemagerten Fahrwerk zu liefern – so etwas sollte man in einer so teuren Fahrzeugklasse einfach nicht tun.

Eine vergleichende Betrachtung des Fahrkomforts wäre unvollständig, wenn man nicht darüber berichten würde, wie es sich hinten sitzt. Kinder haben in allen drei Autos hinten genügend Platz, bei Erwachsenen sieht es schon etwas anders aus. Ford und Mercedes rangieren hier etwas günstiger vor Opel, was wohl auch mit der Ausbildung der Rücksitzbank zusammenhängt. Das beste Anschnallsystem auf dem Rücksitz bietet Mercedes-Benz; dort hat man auch das am weitesten integrierte Sicherheitsgurtsystem auf den Vordersitzen. An zweiter Stelle liegt hier Opel. Zu diesem Urteil kommen wir, nachdem wir uns in allen Fahrzeugen weit über hundertmal anschnallten.

Zusätzliche Ausrüstung

Wenn man weitere Vergleiche anstellt, so sollte man auch Dinge betrachten, die nicht zur Serie gehören. Ein automatisches Getriebe ist bei allen drei Autos erhältlich. Beim Ford kostet es 1150,27 Mark, beim Rekord 1185,59 Mark und beim Mercedes 1665,00 Mark. Auch Servolenkungen gibt es gegen Aufpreis. Bei Opel und Ford für 968,64 Mark, bei Mercedes für 666 Mark. Jedermann kann also selbst ausrechnen, was ihn vergleichsweise eines dieser drei Autos mit der Wunschausstattung kostet. Nach unserer Auffassung müssen alle drei Autos mit Servolenkung gekauft werden. Mercedes hat se-






Unter Autoverkäufern spricht man vom Opel-Bonus. – Großes Lob verdienen die Sitze in Vollschaumstoffbauweise.






Fahrwerksverbesserungen an der Basisversion brachten dem Ford eine bessere Straßenlage und auch mehr Fahrkomfort.






Für den Mercedes gilt noch immer: Reinsetzen und sich wohl fühlen. Vorbildlich gelöst ist das Sicherheitsgurtsystem für die Rücksitze.

rienmäßig vier Scheibenbremsen, etwas was man bei Granada und Rekord nicht zusätzlich kaufen kann. Für 99,89 Mark liefern Granada und Rekord einen von innen verstellbaren Außenspiegel, der beim Mercedes bereits Serie ist. Beim Opel hat er die komplizierteste Verstellung. Halogenhauptscheinwerfer sind beim Granada und Mercedes serienmäßig, beim Opel kosten sie 116,03 Mark Aufpreis. Auch die Nebelschlußleuchte ist im Granada L serienmäßig, bei Opel kostet sie 50,56 Mark Aufpreis und bei Daimler ist sie sogar ins Rücklicht integriert. Alle drei Autos haben Rückfahrscheinwerfer, Opel und Mercedes einen abschließbaren Tankdeckel in der Serie, bei Ford muß er im Zubehörhandel gekauft werden. Kopfstützen und Automatikgurte vorne, eine elektrische Scheibenwaschanlage und Verbundglas in der Frontscheibe, sind allgemein Serie in dieser Klasse. Bei Daimler-Benz kostet die heizbare Heckscheibe noch immer 133,20 Mark Aufpreis (in Verbundglasausführung).

Keine Handbremskontrolle

Opel kennt keine Handbrems-Kontrolleuchte, bei Ford und Daimler ist sie Serie. Alle drei Autos haben abblendbare Innenspiegel, Teppichboden, eine Zeituhr, Tageskilometerzähler und eine Handschuhfachbeleuchtung. Elektrische Fensterheber in den vorderen Türen kosten bei Opel und Ford auf den Pfennig genau 433,88 Mark, bei Daimler-Benz 604,95 Mark. Eine Zentralverriegelung kostet bei Opel und Ford 363,24 Mark, bei Daimler 321,90 Mark. Ein abschließbares Handschuhfach ist bei Ford serienmäßig, bei Opel kostet es 16,14 Mark Aufpreis, und Daimler-Benz verlangt den stolzen Preis von 22,20 Mark für ein lächerlich kleines Schlößchen. Mercedes hat zusätzlich eine Bremsbelag-Verschleißanzeige, eine hervorragende Lösung für die Aufbewahrung des Verbandkastens in der Hutablage, ein im Kofferraum integriertes Warndreieck und eine, wenn auch primitive, Leuchtweitenregelung an den Scheinwerfern. Diese vier Dinge sind bei Opel und Ford nicht einmal gegen Aufgeld erhältlich.

Die Grundpreise:
Ford 16 551 Mark
Opel 16 020 Mark
Mercedes 19 858 Mark.

Es ist also längst nicht mehr so, daß der Mercedes, der von vornherein eine sehr gute Ausstattung und viel integrierten Komfort mit sich bringt, so unendlich viel teurer wäre als seine Konkurrenz. Je nach Ausstattung und gewünschter Komfortstufe sind es nur noch zwischen zehn und 15 Prozent Unterschied im Kaufpreis – eine Größe, die für diesen Käuferkreis der halbprofessionellen Vielfahrer, also der Leute, die solche Autos als Dienstwagen oder geschäftlich nutzen können (einschließlich derer, die als Werksangehörige günstiger an die Jahreswagen kommen), nachrechnenswert ist. Hinzu kommt der nicht exakt schätz- oder kalkulierbare Wiederverkaufswert, der zumindest bei Daimler-Benz mit einer sehr günstigen Verzinsung des Eigenkapitals gleichzusetzen ist.

Wer also individuelle Rechnungen über die Wirtschaftlichkeit anstellt, muß von seinen Daten ausgehen und seine Möglichkeiten einplanen und wird dann vielleicht zu dem Ergebnis kommen, daß sich für ihn ein Mercedes tatsächlich mehr lohnt als ein anderes Auto, was natürlich nicht übertragbar ist.

Mehrere Fahrer waren übereinstimmend der Auffassung, daß Ford und Opel gewaltig aufgeholt haben. Auch wenn sie sozusagen doch spür- und fühlbare Unterschiede aufweisen, kommen sie dem Mercedes heute doch ziemlich nahe. Gerade in dieser Klasse ist der Abstand nicht mehr so groß, wie er schon einmal war. Es mögen für kritische Betrachter Kleinigkeiten sein, doch diese verdeutlichen unseren Standpunkt: Nachdem alle Autos ohne Warndreieck nicht in den Verkehr gebracht werden dürfen und ebenso einen Verbandskasten haben müssen, ist es nicht nur logisch, dieses mitzuverkaufen, sondern diesen nützlichen Gegenständen auch einen integrierten Platz im Auto zu geben. Daimler liefert im Grundpreis nicht nur Pannendreieck und Verbandskasten mit, ohne sie separat zu berechnen, sondern hat auch, wie schwäbische Konstrukteure dieses nicht anders zulassen, ein Plätzle dafür. Ford und Opel müßten hier noch etwas tun.

Kunden orientieren sich genau

Aus einer internen Opelstatistik ist bekannt, daß fast 75 Prozent der Käufer, die sich seit September 1977 bis zum Frühjahr 1978 für einen Rekord der neuen Serie entschieden, vorher schon einen Re-

(Fortsetzung Seite 20)

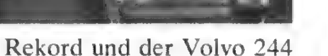
DATENBLATT

Mercedes 200

Das Modell

Der neue 200 unterscheidet sich von seinem Vorgänger durch das kompaktere Äußere, wobei die Scheinwerfer jetzt waagerecht angeordnet sind. Neben der Karosserie wurde auch die Vorderachse verändert. Wahnsinnig lange Lieferfristen zeigen, wie gefragt derzeit sämtliche Daimler-Benz-Modelle sind. Keinen leichten Stand haben sicherlich auch die Konkurrenten des Mercedes 200, zu denen der Audi 100, der BMW 520, der Citroën CX, der Ford Granada, der Opel Rekord und der Volvo 244 zählen.









Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen. Im Innenraum Platz für fünf Personen.
Motor:
Vierzylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle. Hubraum: 1987 ccm, Bohrung/Hub: 87/83,6 mm; Verdichtungsverhältnis: 9,0:1. Leistung: 69 kW (94 PS) bei 4800 l/min. Höchstes Drehmoment: 158 Nm (16,1 mkp) bei 3000 l/min. Flachstromvergaser, Drehstromlichtmaschine 14 V, 490 Watt. Batterie-Kapazität: 44 Ah.
Fahrwerk:
Vorne: Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Drehstabstabilisator; hinten: Diagonal-Pendelachse, Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Drehstabstabilisator.
Kraftübertragung:
in allen Vorwärtsgängen zwangssynchronisiertes Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung.
Abmessungen:
Länge: 4,725 m, Breite: 1,786 m, Höhe: 1,438 m, Spurweite: 1,488 m vorne, 1,446 m hinten, Radstand: 2,795 m. Kofferrauminhalt: 500 Liter, Tankinhalt: 65 Liter.

Die Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit:
158 km/h
Beschleunigung:
Von 0–100 km/h: 15,5 sec.
Elastizität: Von 50–100 km/h: 21,1 sec.
Verbrauch:
12,3 Liter Super auf 100 km
Wartung:
Schmierdienst alle 7500 km, Wartungsdienst alle 15 000 km
Gewichte:
Leergewicht: 1340 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 1860 kg, Zuladung: 520 kg, Zulässige Anhängerlast gebremst: 1200 kg, ungebremst: 705 kg

Das gefiel uns besonders

Solide, handwerklich vorbildliche Verarbeitung, sichtbar in vielen, gut durchdachten Details.

Das gefiel uns weniger

Grundausstattung könnte reichhaltiger sein. Motorleistung in diesem schweren Fahrzeug relativ schwach.

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5 = Stuttgart, Deckungssumme 1 Million Mark bei 100 % Beitragssatz): 946,10 Mark. Die Steuer für den Zeitraum eines Jahres beträgt 288 Mark.

Richtpreise

Preis: 19 858 Mark





Italiens jüngste Hoffnung: Fiat Ritmo

Auf ihm ruht die Hoffnung der Autobauer-Nation Italien. Der retortenfrische Kleinwagen, der noch neben dem Fiat 128 steht, läutet eine neue Personenwagen-Generation des italienischen Konzerns ein, die längst entwickelt ist und in den nächsten fünf Jahren auf den Markt geworfen werden soll. Vier neue Modellreihen, eine nach der anderen, stehen an zur Präsentation; alle anderen Autos werden überarbeitet. So etwas hat es bei Fiat noch nicht gegeben und es ist auch kein Fall bekannt, wo eine Automobilfirma so radikal ihr Programm neu orientierte.

Am Ende eines anstrengenden Probefahrttages in den norditalienischen Gebieten um Bologna, auf einem Teil der ehemaligen Straßenrennstrecke Millimiglia und auf dem abgesperrten Rundkurs „Dino Ferrari" bei Imola, fällt ein Lob als Urteil etwas schwer, denn es würde Vorschußlorbeeren bedeuten. Der Fiat Ritmo hat zwar einige neue Ideen, aber er bringt ebenfalls Kompromisse und Nachteile mit sich und wird sich deshalb in einem scharfen Vergleich mit seinen Wettbewerbern messen lassen müssen. Auch wenn jetzt schon zu erkennen ist, daß er ein paar hundert Mark billiger werden soll als der Golf in einer entsprechenden Version, heißt dies noch lange nicht, daß er deshalb attraktiver wäre. Der Ritmo hat gegen einen bis dahin weitgehend ausgereiften Golf, gegen einen etablierten Renault 14 und gegen den sich mächtig anstrengenden Simca Horizon zu kämpfen. Er ist füglich arg auf Autofahrerkredit angewiesen, wenn er durchschlagen soll. Erfahrungsgemäß neigt aber gerade diese Käuferschicht dazu, Bewährtes zu kaufen und ein Risiko, soweit es erkennbar ist, weitgehend zu vermeiden, denn es sind vielfach Umsteiger innerhalb der eigenen Marke, nur selten Aufsteiger vom kleineren zum nächstgrößeren Hubraumtyp.

Noch nicht ausgereift

Die Gründe für dieses vorsichtige Urteil: In Straßenlage und Motortemperament ist der Ritmo seiner Konkurrenz gleichwertig, wenn nicht sogar überlegen. Seine Lenkung jedoch erfordert mehr Kraft, weil sie immer wieder zurückstellen möchte: Wer einen halben Tag lang durch schnelle Kurven fährt, weiß genau, was er am Ende geschafft hat. Der Lärmpegel des Autos ist vorbildlich, ja er scheint sogar besser gedämpft zu sein als bei der gesamten Konkurrenz.
Die Bremsen (vorne Scheiben, hinten Trommeln) ließen im Testbetrieb Kritik offen, denn nach 20 und mehr Runden auf der Rennstrecke waren größere Bremswege zu beobachten. Die Schaltung des serienmäßigen Fünf-Gang-Getriebes ist eine Zumutung, denn sie hakelte in allen Testwagen. Besser hingegen arbeitete die – von VW aufgekaufte – Getriebeautomatik, mit der es uns sogar gelang, in einem Pulk von vier branchenbekannten Schnellfahrern, die mit Schaltgetriebe fahren, mitzuhalten. Daß es Fiat offensichtlich nicht gelungen ist, die Übertragungsprobleme vom Getriebe zum Schalthebel störungslos zu bewältigen, hat mich enttäuscht, denn die Firma baut ja lange genug querliegende Frontmotoren ein.

Glatte Karosserie

Auffälligstes Merkmal der Ritmo-Karosse ist ihre dem Windkanal entstammende Stromlinienform. Nach Werksangaben besetzt sie einen Luftwiderstandsbeiwert (cW) von 0,38 und ist damit die sparsamste Karosserie im Konkurrenzvergleich, denn der ohnehin schon windgünstige VW Golf bringt es „nur" auf 0,42. Kontrollmessungen im VW-Windkanal ergaben inzwischen Zweifel an den Fiat-Angaben.
Vorne dominiert ein großes Schutzschild aus Kunststoff, auch hinten wird die Karosserie durch einen solchen Aufpralldämpfer (bis zu ungefähr 6 km/h) wirksam geschützt. Die kreisrunden Frontscheinwerfer treten aus tiefen Augenhöhlen hervor – ein Modegag, den man in zwei, drei Jahren nicht mehr sehen kann.
Auch wenn Fiat die unschöne Lufteinlaßhaube vor der Frontscheibe am Ende der hinten angeschlagenen Motorhaube damit begründet, daß „dort oben die Luft etwas besser" sei als vorne am Kühlergrill, muß festgehalten werden, daß sie dort optisch und formal stört und wegen ihrer Kunststoffverkleidung sogar billig und häßlich aussieht.
Die Scheibenwischer können die große Frontscheibe, die chromlos eingeklebt ist, nicht voll abdecken und lassen relativ große ungewischte Ränder zurück. Unzufrieden muß man auch mit beiden Spiegeln sein. Hier merkt man, daß die Italiener jahrelang ohne Außenspiegel fahren durften, denn sie haben heute immer noch nicht begriffen, wie wichtig dieser Spiegel ist, sonst hätten sie ihn nicht so geformt, daß er außen am kleinsten ist und innen am größten. Vorteil des neuen Spiegels: Er kann, falls es zu einer Berührung mit einem Fußgänger oder Radfahrer kommen sollte, aus seiner Halterung gerissen werden, ähnlich wie einer der modernen Innenspiegel. Indessen: Eine praktischere Form oder ein Mechanismus für die Verstellung vom Fahrersitz aus wäre sicherlich wertvoller gewesen. Auch der Innenspiegel vermag bei normal großen Menschen nicht die gesamte Rücksicht nach hinten abzudecken.

Unpraktische Details

In der Seitenansicht fällt zunächst die Keilform auf und das offenbar vom VW Polo übernommene Heck. Die Felgen sind hübsch gestylt, sie zu beschreiben fällt schwer. Man muß am besten ein Foto betrachten. Nachzutragen ist, daß das Basismodell mit normalen Felgen ausgerüstet wird.
Die Karosserie wird drei- und fünftürig verkauft, wobei der Fünftürer praktischer ist, aber der Dreitürer eine Einsteigehilfe hat, wie es schon frühere Fiat-Modelle kannten. Die Sitze rutschen automatisch nach vorne, wenn man die Lehne umklappt. Praktisch sind die neuartigen kreisrunden Türgriffe, die man mit zwei Fingern nach oben ziehen muß. Unpraktisch sind die Verriege-



GTX 2 - das Werkstattöl.

Die Abstände von Ölwechsel zu Ölwechsel werden immer länger. Das ist angenehm für Sie als Autofahrer. Kann aber unangenehm für Ihren Motor werden, wenn das Motoren-Öl diesen erhöhten Belastungen nicht gewachsen ist.

Darum wird GTX 2 von Castrol immer wichtiger für Sie. Weil es die Sicherheits-Reserve hat. Die ideale Viskosität SAE 15 W-50 garantiert hervorragendes Kaltstart-Verhalten und gibt Sicherheit bei hohen Betriebstemperaturen, die durch „Paßfahrten" und „Dauerspitze" entstehen.

GTX 2 von Castrol – das Hochleistungs-Motorenöl mit „Wolfram-Additiv" – garantiert Verschleißschutz unter allen Betriebsbedingungen. Und erhält die volle Kraft Ihres Motors. Mühelos von Ölwechsel zu Ölwechsel.

Castrol - denn unsere Stärke ist Motorenöl.



Viel Kunststoff im Vorderwagen. Doch die Augenhöhlen erweisen sich als nicht gelungener Schmutzfang.



Klar und bequem: Die hintere Polstergruppe im Ritmo und die funktionellen Griffe und Kurbeln.

lungsschieber, die zudem falsch symbolisiert sind. Wenn sie offen sind, zeigt sich ein rotes Symbol, bei verriegeltem Zustand sieht man grün. Umgekehrt wäre es richtig. Über diesen Stylisten-Witz kann man sich blau ärgern.

Sträflich vernachlässigt haben die Konstrukteure die Sicherheit im Bereich der Rücklichter. Sie sind viel zu klein und wirken zu zierlich. Unbegreiflich ist auch, warum der Tank völlig ungeschützt gegen Aufprall im Wagenheck montiert worden ist. Hier handelt Fiat Turin wider besseres Wissen aus der hauseigenen Unfallforschung. Auch die vorderen Blinker sind heutigem Standard gemäß eine Nummer zu klein ausgefallen.

Schlampige Gurte

Die Sitze sind nicht ganz bis zum Knie unterpolstert, die Lehnen reichen aber weit genug hinauf. Schlecht verarbeitet ist die Führung der automatischen Gurte. Wir haben bei fünf Testwagen beobachten können, daß sich die Gurte nicht sauber aufwickelten oder verschränkten. Auch die Montage der Gurtpeitschen ist rückständig; bei einer Neuentwicklung darf man als Kunde verlangen, daß das Gurtsystem der Zeit entsprechend ist.

- Heute heißt dieses: Das Gurtschloß ist am Sitz befestigt, damit die Führung des Beckengurtes immer optimal gewährleistet ist.
- Im Fiat Ritmo finden wir statt dessen viel zu lange Schloßpeitschen, die zudem nur an einer Schraube hängen und deshalb ständig verwechselt werden können.
- Auch hier zeigt sich, wie wichtig es ist, daß der Staat der Automobilindustrie manchmal knallharte Vorschriften macht, denn ohne Zweifel hätte Fiat das Know-how, ein solides Gurtsystem bauen oder importieren zu können, zumal man ja jetzt auch die Gurte aus Deutschland bezieht. Die Italiener haben aber mit der Einführung der Einbaupflicht in ihre Personenwagen viel zu lange gewartet und offensichtlich müssen sie jetzt dafür büßen.
- Der Verbraucher sollte sich aber gegen solche Nachteile wehren, denn niemand zwingt ihn, ein schlechtes Gurtsystem zu kaufen – und wenn ein ganzes Auto daran hängt.

Dies freilich gilt auch für die konkurrierenden Autos, die allesamt ein paar Jahre älter sind. Auch VW und Renault werden sich etwas einfallen lassen müssen, um das Gurtsystem zu modernisieren – wobei man fairerweise sagen muß, daß Volkswagen beim Golf sogar ein automatisches Anlegesystem anbietet, das leider nicht allzu häufig gekauft wird. Die Kritik bezieht sich also darauf, daß hier eine brandneue Fahrzeuggeneration mit alten Fehlern auf die Straße geschickt wird.

Schade ist auch, daß die Stylisten das Heckfenster in den unteren Ecken nach oben abgeschrägt haben. Genau dort, wo es beim Rangieren auf jeden Zentimeter Sicht ankommt, wächst nun Blech hervor, anstatt daß man Glas gelassen hätte.

Gute und neue Ideen

Die Sitzposition auf den Rücksitzen ist für Menschen mit 1,80 Meter Länge nicht so gut, und auch ein Fahrer dieser Größe wird bedauern, daß er seinen Sitz nicht noch um eine Raste nach hinten stellen kann. Wir wissen aber aus langjähriger Fiat-Erfahrung, daß die Sitze sehr leicht in der Werkstatt ummontiert werden können, so daß Menschen mit Bein- und Figurproblemen ihr Auto individuell umbauen können.

Zu den angenehmeren Details gehört ein integrierter Halt für einen Feuerlöscher rechts im Fußraum vor dem Beifahrersitz, ein umklappbarer geteilter Rücksitz mit Durchlademöglichkeit und eine Batterie von ideenreichen Kippschaltern. Nicht gut gelöst ist die Armaturenfront. Die Instrumente spiegeln bei Tag, und es ist zu fürchten, daß sie dies auch nachts tun werden. Die von Fiat so hoch gepriesene Lüftung bringt auch nicht mehr als bei anderen Wagen dieser Klasse. Im Gegenteil, wir hatten sogar den Eindruck, daß sie zwar technisch aufwendig ist, aber nicht genügend Luftdurchsatz vermittelt. Hier müßte man allerdings noch mehrere Tage fahren, um dieses endgültig beurteilen zu können.

Das Handschuhfach ist etwas klein geworden, aber es reicht aus. In der einfachsten Ausstattungs-Version gibt es sogar eine Benzinuhr, die nur zu schätzen ist, denn ablesen kann man sie gar nicht, weil von oben herunter eine Design-Blende im Schutzglas den Blick auf den Zeiger unmöglich macht.

Zwei Motoren zur Wahl

Auf dem deutschen Markt wird es den Ritmo 60 geben, der einen 1,1-l-Motor mit 44 kW (60 PS) hat. Das Auto läuft 145 km/h. Mit der 1,5-l-Maschine und 55 kW (75 PS) bringt der Ritmo 75 eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Der Ritmo 65 wird mit seiner 1300-ccm-Maschine nur für andere Export-Märkte angeboten. Die Modellreihe besteht aus bis heute zwölf Versionen, es ist damit zu rechnen, daß es auch später einen Roadster geben wird und einen Kombi, den die Italiener wieder „Panorama" nennen werden. Die Grundmodelle mit drei und fünf Türen werden in den Ausstattungsvarianten L (Lusso = Luxus) und CL (Confort Lusso = Luxus Komfort) gehandelt. Die Marktposition des Ritmo ist glasklar: Er muß gegen 13 Marken mit insgesamt 19 Modellen kämpfen. Die Italiener haben heute in dieser Klasse einen Marktanteil von 38,5 Prozent in Italien und wollen 1980 jeden zweiten Wagen dieser Klasse dort verkaufen. In Europa ohne Italien rechnen sie damit, ihren Anteil von 4,8 Prozent auf 8 Prozent steigern zu können.

Hat der Ritmo Chancen?

Welche Chancen der Ritmo auf dem deutschen Markt hat, läßt sich endgültig nur beantworten, wenn man sein Ausstattungspaket genau kennt und auch seinen Preis. Auch bei diesem kleinen Kompaktwagen kann man auf den Heckscheibenwischer nicht verzichten. Dieses wohl wissend hat auch Fiat den Unsinn übernommen, den Heckscheibenwischer nur gegen Sonderausstattung zu liefern.

Daran, daß die italienische Neuproduktion qualitativ hochstehend ist, kann niemand ernsthaft zweifeln. Die Turiner Produktionsingenieure haben heute das Rostproblem genauso im Griff wie die andere europäische Konkurrenz. Der Käufer wird schließlich auch indirekt einen Nutzen davon haben, daß die Karosserie so konstruiert wurde, daß sie quasi vollautomatisch ohne menschliche Hilfe zusammengebaut werden kann. Produktionen dieser Art gewährleisten heute einen hohen Qualitätsstandard.

Ernst Bauer

DATENBLATT

Fiat Ritmo 60

Das Modell

Erster Sproß in der neuen Personenwagengeneration von Fiat ist der Fiat Ritmo. Optisch gewöhnungsbedürftig ist dieses in der Golf-Klasse angesiedelte Auto. Zwei verschiedene Motoren werden angeboten. Sie leisten 44 und 55 kW. Ein Anachronismus: Als Namenszusatz wird die PS-Stärke verwendet. Zudem gibt es noch zwei Ausstattungsversionen und die Möglichkeit, den Ritmo drei- oder fünftürig zu kaufen.



Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Karosserie mit drei oder gegen Aufpreis fünf Türen und Platz für fünf Personen.
Motor:
Vierzylinder-Reihenmotor vorne. Hubraum: 1116 ccm. Bohrung/Hub: 80/55,5 mm. Verdichtungsverhältnis: 9,2:1. Leistung: 44kW (60 PS) bei 5800 l/min. Höchstes Drehmoment: 81 Nm bei 3500 l/min. Batterie: 34 Ah, 12-V-Anlage
Fahrwerk:
vorne: Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Dreieckslenker
hinten: Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Querlenker
Kraftübertragung:
Einscheibentrockenkupplung, Vorderradantrieb, Vier- oder wahlweise Fünfganggetriebe
Abmessungen:
Länge: 3,937 m, Breite: 1,650 m, Höhe: 1,400 m, Radstand: 2,448 m, Spurweite vorne: 1,400 m, hinten: 1,410 m, Wendekreis: 10,3 m, Kofferrauminhalt: 370/1250 Liter, Tankinhalt: 50 Liter.
Gewichte:
Leergewicht: 860 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 1060 kg, Zuladung: 400 kg, Anhängelast gebremst: 930 kg, ungebremst: 600 kg.

Die Meßwerte

Meßwerte:
Höchstgeschwindigkeit:
145 km/h
Beschleunigung:
0 bis 100 km/h 17,5 sec.
0 bis 1000 m 38 sec.
Elastizität:
40–100 km/h im 4. Gang: 25 sec.
1000 m von 40 km/h im 4. Gang in 41 sec.
Verbrauch:
Bei 120 km/h: 8,3 Liter Super
Wartung:
Wartungsintervalle alle 20 000 km

Versicherung

Versicherung:
Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5, Deckungssumme eine Million bei 100% Beitragssatz): 797,00 Mark. Die Steuer für ein Jahr beträgt: 172,80 Mark

Richtpreise

Preis: noch nicht bekannt, aber voraussichtlich 300 Mark billiger als vergleichbare Konkurrenz.

Das gefiel uns besonders

Saubere Verarbeitung, einige neue Ideen. Leises Fahrzeug mit viel Komfort.

Das gefiel uns weniger

Außenspiegel zu klein. Schaltung hakelig. Lenkung stellt zu stark zurück.



(Fortsetzung von Seite 14)
kord fuhren. Weitere 15 Prozent sind Aufsteiger oder Umsteiger aus den eigenen Reihen.
Dieses muß man als große Markentreue bezeichnen, und dieses könnte auch ein Indiz dafür sein, daß Opelfahrer eigentlich mit ihrer Marke zufrieden sind. Bei Ford sind es nur 64 Prozent gewesen, die Zahl der Aufsteiger liegt praktisch gleich.

Gute Modellpflege

Unter Autoverkäufern spricht man auch ungeniert von einem Opel-Bonus, was sich jetzt schon in den Verkaufszahlen niederschlägt. Es ist in der Tat so, daß der Opelfahrer ganz automatisch seinen nächsten Rekord bestellt, und dem trägt die Firma ja auch durch eine gewissenhafte Modellpflege Rechnung. Ford ist es noch nicht gelungen, einen ähnlich sicheren Kundenstamm aufzubauen.
Vielleicht liegt es daran, daß Ford eine andere Paket-Politik betreibt. So gibt es in der GL-Ausstattung beispielsweise das wunderbare Stahlkurbeldach, das auch zugfreie Entlüftung ermöglicht, breitere Reifen und einen Drehzahlmesser. Wer oberflächlich vergleicht, wird merken, daß der Granada 2.0 GL scheinbar 3000 Mark teurer ist als der Rekord 2.0 Berlina. Dabei hat aber der Opel in dieser Ausstattung noch keine Servolenkung. Das mag das Publikum verwirren.
Zudem scheint es Ford noch nicht gelungen zu sein, den vorbildlich leisen Lauf des Sechszylindermotors genügend publik zu machen oder aber haben die Leute einen unerklärlichen Horror vor dem Sechszylinder. Uns erschien er als der angenehmste Motor unter den drei Vergleichswagen. Besonders bei hohen Autobahngeschwindigkeiten merkt man, daß der Ford Granada ab 140 km/h leiser ist als der Opel. Apropos Autobahn: Beim Mercedes stoppten wir 165 km/h Spitze, beim Rekord 164 km/h und beim Ford 158 km/h.
Auch in der Beschleunigung liegt der Ford etwas zurück. Dies resultiert aus der Mehrbelastung durch die schwerere Granada-Limousine. Es gibt, wie wir wissen, Kunden, die auf die Stelle hinterm Komma bei den Beschleunigungswerten achten, dafür aber beim Verbrauch etwas großzügiger sind. Wir halten dies für falsch, denn ein Auto ist für den Privatmann nur interessant, was die Kostenseite angeht, und dieses auch nur am Jahresende.
Alle drei Fahrzeuge könnten im Grunde genommen spritzigere und auch wirtschaftlichere Motoren haben. Gerade wer den Rekord drischt und den Ford, muß mit Verbräuchen rechnen, an die ein Audi 100 nicht herankommt. Mehr als 14 Liter sind keine Seltenheit, wenn man häufig überholt oder viel Vollgas fährt. Das ist die Realität in einer Prospektwelt, in der von sagenhaften Normverbräuchen zwischen 11 und 12 Litern gesprochen wird. Es ist niemand falsch beraten, wenn er mit 14 Litern bei allen drei Autos rechnet, denn diese Autos verführen natürlich ständig zur Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit oder der ihnen scheinbar innewohnenden Überholreserve.
Leider ist es uns nicht möglich, über diese Autos und ihre Langlebigkeit präzise Aussagen zu machen. Wichtig ist, wie sich die Karosserie nach 50 000 Kilometern verhält. Da es sich bei Ford und Opel um Neuschöpfungen handelt, muß man abwarten. Es gab schon Autos, die klapperten nach 40–50 000 Kilometern und auch Befürchtungen, daß die Sitze von Ford, die gegenwärtig konstruktiv überarbeitet werden (Ford plant die Einführung neuer Sitze), schneller wabbelig werden als die der Konkurrenz, sind nicht von der Hand zu weisen. Der Kunde wird dieses mit der nächsten oder übernächsten Preissteigerung erkaufen können, allerdings muß objektiverweise festgestellt werden, daß die Fordsitze heute auch nicht schlecht sind. Daimlers zunächst hart anmutendes Gestühl bewährt sich auf lange Zeit – dies kann jeder nachprüfen, der einen gebrauchten Daimler ausprobiert. Die Opelsitze in Vollschaum-Bauweise verdienen ein großes Lob.

Anhaltspunkte zum Kalkulieren

Lebensdauer zeigt sich aber nicht nur in Polsterstoffen und Türgriffen, in Abnutzungen an häufig frequentierten Stellen des Bodenteppichs oder in klappernden Karosserieteilen. Lebensdauer spart oder kostet Geld immer dann, wenn das Kundendienstheft dünner wird. Hier sollte sich der interessierte Käufer mit Besitzern solcher Autos unterhalten oder aber die Gebrauchtwagenpreise studieren. Sie sind noch immer ein untrügliches Zeichen dafür, was ein Auto wirklich wert ist – auch wenn einmal ein Modellwechsel die Preise durcheinanderbringen kann. Schließlich noch ein Anhaltspunkt: Die wohl am meisten strapazierten Autos, die Taxis, werden überwiegend von Daimler Benz gestellt. Obwohl Ford und Opel ebenfalls Dieselmodelle bieten, ist es zumindest Opel nicht gelungen, in diesen Markt einzudringen. Ford verkauft neuerdings immer mehr Granadas als Taxis. Dies kann zumindest ein Eindruck für die Beliebtheit und Zweckmäßigkeit dieses Autos für Publikumsverkehr sein.
Es wäre nicht gerechtfertigt, nach diesem Vergleich das eine oder andere Auto als Klassensieger einzustufen. Dies war nicht der Zweck unserer Berichterstattung. Wir wollten vielmehr versuchen, durch diese Schilderung bei der individuellen Suche nach dem richtigen Auto Fixpunkte zu setzen. Alle drei Autos sind in jedem Einzelfall eine Nachrechnung und einen gesonderten Vergleich wert, und alle drei sind zweifellos Autos, die zu den besten im europäischen Fahrzeugmarkt gehören.



Senator und Monza

Auf der Frankfurter IAA im vergangenen Herbst standen sie als Holzmodelle im Blickpunkt. Die neue Limousine Senator und das Coupé Monza. Die Opel Marktforschung hatte seit 1977, als es den letzten Diplomat gab, kein entsprechendes Angebot mehr in einem europäischen Markt, der seit Jahren laufend gewachsen war. Gleichzeitig gab es nie zuvor ein so dichtes Angebot an guten, anspruchsvollen Sechszylindern. Wenn also Opel auf diesem Sektor wieder einsteigen wollte, so müßte dies mit einem Auto geschehen, das füglich in aller Munde sein würde. Dementsprechend ist jetzt auch die Präsentation und die Werbung für die neue Baureihe ausgefallen.

Beide Fahrzeuge verfügen über die gleiche Technik. Reihensechszylindermotoren mit 2,8 und 3 l Hubraum, als 2,8 l mit Vergaser und 103 kW (140 PS) und als Dreiliter-Einspritzer mit 132 kW (180 PS) bilden den Auftakt. Es ist geplant, später auch eine Vergaserversion des 3-l-Modells anzubieten. Getriebeautomaten gibt es schon heute. Ansonsten ist die Technik bekannt, man hat auf Bewährtes zurückgegriffen. Die Karosserie orientiert sich an der, wie man inzwischen staunend zur Kenntnis nimmt, doch begehrten Rekord-Linie, obwohl sie nur wenige Originalteile übernimmt. Dies kommt daher, daß der gesamte Vorderwagen um fast zwölf Zentimeter verlängert werden mußte, um die großvolumigen Sechszylinder und die Klimaanlage aufnehmen zu können, ohne daß im Innenraum weniger Platz bleibt.

Auffallend ist die protzige Verwendung von Chromleisten, ein Effekt, der den Leuten gefällt und sie sogar ihren schlichten Rekord anerkennend zurückstufen läßt.

Am Heck fallen die außergewöhnlich dunklen Rücklichter auf, sie sind geschützt gegen blendendes fremdes Licht und sollen deshalb besser gesehen werden als bisherige Rücklichter.

Die Senator-Limousine wendet sich vor allen Dingen an die Vielfahrer, die auch ein sehr gutes Familienauto haben wollen, während der Monza für die Freunde eines schnittigen Coupés gebaut ist.

Nicht breiter aber länger

Der Rekord und der Senator sind beide gleich breit: 173 Zentimeter. Aber der Senator ist dafür runde 22 Zentimeter länger, was vor allen Dingen die Fahrgäste auf den hinteren Sitzen merken. Hier wird wieder einmal bewiesen, daß unsere Alltagsautos für einen kommoden Transport von vier Personen nicht geeignet sind, denn sonst gäbe es ja nicht die besseren, größeren Limousinen. Auto heißt eben doch noch immer Kompromiß, zumindest für vier Erwachsene.

Die Monza-Karosserie, die dem Senator nur von vorne ähnelt, nimmt auf die Beinfreiheit der hinten Sitzenden keine Rücksicht. Es heißt zwar allgemein in den bisher veröffentlichten Berichten über dieses neue Coupé, und auch das Werk behauptet dieses ungeniert, man habe genügend Beinfreiheit. Dieses ist nicht so. Die Sitztiefe ist reduziert worden, lediglich die Kopffreiheit ist einigermaßen großzügig bemessen. Im Knieraum hat man auf diesen Coupérücksitzen als Erwachsener keinen Platz, sondern ein sehr beengtes Gefühl. Vorteil des Coupés: Die Rückbank läßt sich unkompliziert nach vorne klappen und gestattet dann durch die Zuladung durch die Hecktür einen problemlosen Transport aufwendiger Lasten. Lobenswert: Die beiden Rücklehnen können separat verstellt werden. Zur Technik ist noch zu sagen, daß beide Autos recht leicht gebaut sind. Der Senator bringt leer 1370 Kilogramm, das Monza Coupé 1375 Kilogramm an den Start. Beide Fahrzeuge sind gut gegen die Geräusche der Straße und der Maschine gedämpft. Wer die Geräuschisolierungsmaßnahmen genauer betrachtet, wird auch bemerken, daß die Türdichtungen heute anders aussehen als noch vor einigen Jahren. Sie haben ein größeres Volumen und liegen weit außen an den Karosserieteilen. Ob es damit in der Kälte unserer salzhaltigen Winter Probleme gibt, bleibt abzuwarten.

Sorgfältig aufeinander abgestimmte Farben bei Polster und Verkleidung, geradezu luxuriös wirkende Polstermassen und eine reichhaltige Verglasung bestimmen das Interieur der beiden neuen Opel-Modelle. Übernommen vom Rekord wurde das Armaturenbrett mit



Serienmäßig – verschließbarer Tankdeckel mit Rammschutz.



Geräumiger Handschuhkasten, darüber Ablagemulde für den Beifahrer.

seinem wuchtigen Konsolenblock.
Bei der Ausstattung unterscheidet der Senator auch das C-Modell sowie das Spitzenmodell CD. Außerdem gibt es ein S-Paket, mit dem das Auto auf mehr Sportlichkeit in Fahrwerk und Ausstattung getrimmt werden kann. Dieses S-Paket gibt es übrigens nur in der Bundesrepublik und nicht in dem doch so sehr wichtigen Exportmarkt Schweiz, denn die Schweizer wollen, wenn sie einen GM (General Motors) fahren, dies auf seriöse und zurückhaltende Art tun.
Das CD-Paket umfaßt getönte Scheiben, Scheinwerferwischer, beheizte vordere Sitze, automatische Gurte und Kopfstützen hinten, eine Klimaanlage, Cassettenradio, Zentralverriegelung, ein automatisches Getriebe und elektrische Fensterheber. Das C-Paket enthält einen von innen verstellbaren zweiten Außenspiegel, Drehzahlmesser, Sitzhöhenverstellung und ein elektromagnetisches Kofferraumschloß sowie Leichtmetallfelgen, die übrigens sehr gut aussehen. Das elektrische Kofferraumschloß ist angenehm, man findet den Knopf dazu links unten am Armaturenbrett neben der Lenksäule. Besonders bei Regen ist es vorteilhaft, wenn man schon beim Aussteigen durch Knopfdruck den Kofferraum aufschnappen läßt, die Ladung entnimmt und dann wieder den Kofferraum absperrt. Das mühsame Suchen und Aufschließen mit dem Schlüssel entfällt.
Viel Aufwand haben die Techniker mit der Hinterachse getrieben. Es handelt sich um eine Schräglenkerkonstruktion mit relativ geringen Einbaumaßen. Die Schräglenker



Problemloser Transport im Monza.

sind an einem Fahrschemel angelenkt, der mit Gummimetallfedern (Silentblöcke) am Fahrzeugunterbau montiert wird. Neu bei Opel ist eine im Automobilbau wiederentdeckte Feder, die von den Rüsselsheimer Ingenieuren Miniblockfeder genannt wird. Sie unterscheidet sich von herkömmlichen Federn durch ihre nach zwei Seiten konisch verlaufende Spiralwicklung. Dort wo die Feder aufliegt, ist sie eng gewickelt und klein im Durchmesser, in der Mitte, wo sie am meisten dämpft, ist sie dick im Material und im Durchmesser sowie im Abstand der Federspiralen. Sie hat einen fast ellipsenförmigen Querschnitt und gestattet eine geringe Bauhöhe beim gleichen Federvolumen. Die Machart dieser Feder soll das Berühren von Federwindungen verhindern und dadurch unnötige Geräusche vermeiden.
Probefahrten in den französischen Seealpen zeigten, daß das Fahrwerk tatsächlich große Klasse ist. Die Fahreigenschaften müssen als sicher bezeichnet werden, sie neigen sogar zur Sportlichkeit. Das Auto nimmt



Rücklehnen separat verstellbar.

Schlaglöcher oder jene typischen Schotterstrecken abseits der französischen Straßen spielend, aber auch die langen und nervtötenden Dehnfugen der Autobahn.
Auch in forsch gefahrenen Kurven folgt der Senator der leicht zu beherrschenden Lenkung. Die Servolenkung gestattet präzise und schnelle Korrekturen, sie wirkte nicht einmal schwabbelig oder weich. Mit dem Monza, der zum Untersteuern neigt, hatten wir weniger Freude. Die Reaktionen in der Kurve waren etwas bokkiger oder eckiger.
Dem hohen Standard des Fahrwerks entspricht auch die Bremse. Vorne findet man belüftete Scheibenbremsen, hinten normale Scheibenbremsen. Bremskraftregler und eine Servoeinrichtung gehören zum Standard. Auch die Lenkung wird mit Hilfskraft unterstützt. Der Wendekreis liegt knapp unter elf Meter und für ein Fahrzeug dieser Baulänge ist er vorbildlich klein.
Nicht ausprobiert aber genau studiert haben wir die Opelunterlagen über das Crashverhalten der neuen Karosserien. Heute gehört es ja schon zur Präsentation eines Autos, die gesetzlich vorgeschriebenen Crashversuche im Film als Dokumentation einer Sicherheitsentwicklung vorzuführen. Um es kurz zu machen: Soweit man es aus den Unterlagen ersehen kann, scheint Opel auch hier überdurchschnittlich gute Werte zu erreichen. So wurden beispielsweise die Lenkräder neu entwickelt.
Beachtenswert ist schließlich noch eine detaillierte Rostvorsorge. Die Rohkarosserie wird phosphatiert und bis zur Gürtellinie in Kunstharz getaucht und anschließend elektrostatisch grundiert. Dann folgt eine Zwischenlackierung im Bereich des vom aggressiven Salz bedrohten Türschwellers. Vor der eigentlichen Lackierung werden die Schweißnähte und Fugen mit einer Spezialmasse abgedichtet. Alle Karosserieteile werden zudem vor dem Zusammenbau an ihren Stoßstellen mit Zinkstaubfarbe behandelt und hinterher mit einem Zinkchromatanstrich versehen.
eba

DATENBLATT

Opel Senator 2.8

Das Modell

Mit seinen neuen Flaggschiffen „Senator" und „Monza" versucht Opel erneut in der gehobenen Klasse Fuß zu fassen. Die Vorgänger der neuen großen Opel, Commodore und Admiral, konnten sich bekanntlich gegen die Konkurrenz aus München und Stuttgart nicht durchsetzen. Das soll jetzt anders werden. Gediegene Eleganz beim Senator und dazu ein Schuß Sportlichkeit beim Monza, und das zu vergleichsweise günstigen Preisen, sollen so manchen BMW- und Mercedes-Käufer zu Opel-Kunden machen. Zwei Motoren mit 103 bzw. 132 kW sorgen für eine angemessene Leistung. Konkurrenz des Senators: BMW 525, 730, Citroen CX 2400, Ford Granada 2800, Mercedes 250 – 280 SEL sowie Volvo 264. Die Gegner des Monzas sind: BMW 528 i, Ford Granada 2800 i und Mercedes 280 C.





Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen, zugelassen für fünf Personen.

Motor:
Sechszylinder-Reihenmotor vorne, Hubraum: 2784 ccm. Bohrung/Hub: 92/69,8 mm. Verdichtungsverhältnis: 9,0:1. Leistung: 103 kW (140 PS) bei 5200 l/min. Höchstes Drehmoment: 218 Nm bei 3400 l/min. Batterie: 44 Ah, 12-Volt-Anlage.

Fahrwerk:
vorne: Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, Drehstab-Stabilisator, Teleskop-Stoßdämpfer; hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator.

Kraftübertragung:
Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Einscheiben-Trockenkupplung, Hinterradantrieb.

Abmessungen:
Länge: 4,811 m, Breite: 1,728 m, Höhe: 1,415 m, Radstand, 2,683 m, Spurweite vorne: 1,443 m, hinten: 1,472 m, Wendekreis, 10,8 m. Kofferrauminhalt: 500 Liter (VDA-Meßmethode), Tankinhalt: 75 Liter.

Gewichte:
Leergewicht: 1370 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 1900 kg, Zuladung: 530 kg, Anhängelast gebremst: 1700 kg, ungebremst: 700 kg.

Die Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung: von 0 bis 100 km/h: 10,5 sec
Verbrauch:
11,3 Liter Super auf 100 km.

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5, Deckungssumme eine Million bei 100 Prozent Beitragssatz): 1087,80 Mark. Die Steuer für ein Jahr beträgt: 403,20 Mark.

Richtpreise

Der Senator 2,8 Liter kostet in der einfachen Version 23 380 Mark, in der C-Version 25 035 Mark.

Das gefiel uns besonders

Gute Fahreigenschaften, ausgezeichnete Geräuschdämpfung, vergleichsweise günstiger Preis

Das gefiel uns weniger

Nicht ganz befriedigendes Armaturenbrett: Schalter- und Lüftungsbedienung zu unübersichtlich



Neu bei VW:



Passat Diesel und richtige Stoßstangen beim Golf

Nach den Werksferien im August wird das Volkswagenwerk nicht nur den längst erwarteten Dieselmotor für den Passat liefern, sondern auch das gefragteste Modell aus dem Konzernprogramm, den Golf, mit richtigen Stoßstangen in den Handel bringen.

Die Marketing-Experten des VW-Werkes konnten nicht länger an der berechtigten Kritik vorbeigehen, daß die bisherigen schmalen Stoßstangen an Golf und VW nicht nur unhübsch waren, sondern auch funktionell unbefriedigend blieben. Bereits bei der Einführung von kunststoffbeschichteten Stoßfängern bei der Passat-Baureihe im Herbst letzten Jahres war durchgesikkert, daß die gesamte Modellreihe geändert werde. Bis in diesen Sommer hinein hat es gedauert, ehe nach Passat und Scirocco auch die großen Stückzahlen des Golf mit dem neuen Aggregat ausgerüstet werden können. Dies ist die hauptsächliche Änderung der Modellreihe '79 im Golfprogramm. Geändert wird auch der von innen verstellbare Außenspiegel, der als Einheit stabil bleibt und bei dem künftig nur noch die Spiegelglasscheibe verstellt wird. Der neue Spiegel wirkt auch gefälliger, und da er sich umklappen läßt, ist er auch sicherer.

Umrüstung möglich

Der Stoßfänger besteht aus Stahlträgern, die homogen mit dem Kunststoff verbunden sind. Rein theoretisch läßt sich jeder bisherige Golf mit den neuen Stoßfängern ausrüsten, auch wenn am vorderen Kotflügel seitlich Langlöcher gebohrt werden müssen, um die Seitenteile aufzunehmen. In der Praxis bedeutet die Montage dieser neuen Kunststoffteile allerdings auch den unvermeidlichen Gang zum TÜV,



denn das Auto wird um etwa 10 cm länger. Dieses muß in die Papiere eingetragen werden, weil es nun mal Vorschrift ist, und Vorschriften sind bisweilen immer noch große Hindernisse für den Fortschritt.
Optisch sieht der Golf tatsächlich besser aus, sowohl von vorne als auch von hinten und im Seitenprofil.
Es wird nicht wenige Golffahrer geben, die die Verwaltungsmühe in Kauf nehmen und sich über den Zubehörhandel den Nachrüstsatz besorgen, um ihrem Auto mit einem Facelifting eine optische Verjüngungskur angedeihen zu lassen.

Passat mit Diesel-Golf-Motor

Markanter im '79er Modelljahr ist die Auflage der Passat Diesel. Vor allen Dingen im Passat Variant wird der vom Golf übernommene vierzylindrige Dieselmotor mit einem Verbrauch von etwa 7,5 Litern interessant werden. In der Beschleunigung bleibt der Passat unter dem Golf Diesel, in der Endgeschwindigkeit ist er dank des günstigeren Luftwiderstandsbeiwertes der Passat-Karosserie geringfügig besser. Der Mehrpreis entspricht etwa dem Preisunterschied zwischen dem Benzin-Golf und dem Diesel-Golf. Das VW-Werk geht damit konsequent einen weiteren Schritt in der Serienentwicklung von leichten aber wirtschaftlichen Dieselautos. Der Passat wird durch dieses neue Antriebsaggregat auch durch einige Exportmärkte noch interessanter (Schweden, Italien).

Sechs Töpfe im LT-Programm

Neu im Programm ist auch ein sechszylindriger Diesel für die LT-Baureihe, der mit einem Fünfganggetriebe ausgerüstet ist und 52 kW (70 PS) leistet. Obwohl der Motor um zwei Töpfe länger geworden ist, hat er noch im Motorraum Platz. Die gesamte LT-Baureihe erhält damit ebenfalls eine wirtschaftliche Alternative.
Der Konzern plant, noch weitere Fahrzeuge mit Dieselmotoren auszurüsten. Nach der Vergaser-Version des fünfzylindrigen Audi 100 soll im Spätherbst auch ein fünfzylindriger Dieselmotor, ebenfalls eine Wolfsburger Entwicklung, für den Audi 100 angeboten werden. Damit drängt VW/Audi auch in die leistungsstarke Dieselklasse, in der sie zudem eine hervorragende Limousine anbieten kann. Der Audi Diesel wird etwa 70 PS leisten.

eba

Außenseiter am Rande einer Marktlücke:

Toyota Starlet

Das neue Kleinauto von Japans größtem Hersteller, Toyota, kann keine Konkurrenz zu den etablierten Minis deutscher Produktion in der Bundesrepublik sein; dazu ist die Stückzahl, die hierzulande verkauft werden kann, zu gering. Aber: Auch mit diesem Auto zeigen die konsequent denkenden und ebenso konsequent bauenden Ingenieure aus Fernost, was man heutzutage auch in einem Kleinwagen als Sicherheits- und Konstruktionsdetail anbieten kann.

Für einen Kaufinteressenten, der davon ausgeht, 10 000 Mark günstig zu investieren und der den zu erwartenden etwas größeren Verlust beim Wiederverkauf nicht fürchten muß, weil er seinem Auto treu bleibt, ist das Starlet von Toyota allerdings attraktiv. Gleichzeitig rundet dieses Modell als tragfähige Basis die breite Toyotapalette ab und bietet die Ausgangsbasis dafür, daß vom neuen Kleinwagen, dem Nachfolger des inzwischen alt gewordenen Toyota 1000, mehr als 9000 Automobile zugelassen werden können.

Die Verkaufsstrategen in Köln rechnen damit, daß jeder zehnte verkaufte Toyota einer dieser Kleinwagen wird.

Äußerlich auffallend ist die harmonische Form des Wagens, dem man die Retusche im Windkanal ansieht. Störend wirken nur die Pockennarben im Gesicht – die tiefen Höhlen unter den Augen, das unnötige Luftloch rund um die Scheinwerfer.

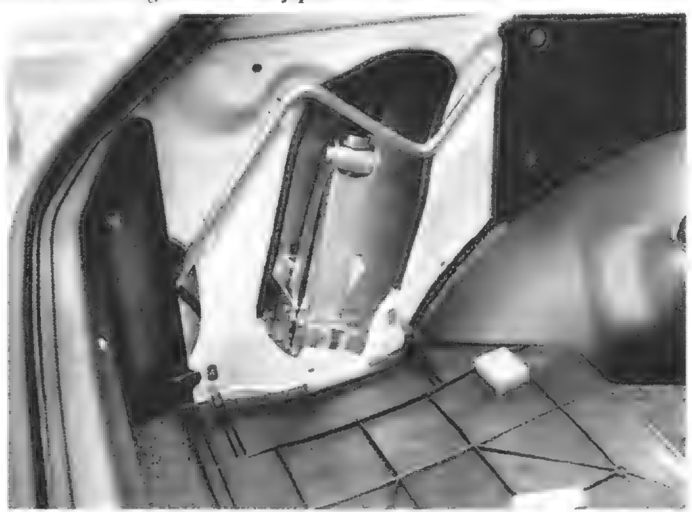
Auffallend sind auch starke Längssicken im Dach und im unteren Tür- und hinteren Kotflügelbereich, die mehr als nur stylistische Elemente darstellen. Das neue Kleinauto rollt auf einem eigens entwickelten Fahrwerk. Vorn findet man die Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, hinten eine starre Hinterachse mit Gasdruckstoßdämpfern und Schraubenfedern, die von vier Längslenkern geführt und in Richtung gehalten wird. Die Zahnstangenlenkung spricht leicht an und arbeitet präzise. Schon nach wenigen hundert Metern Fahrt bei der Teststrecke in Norddeutschland (wußten Sie, daß es in der






Solide und gut geformte Vordersitze und eine komplette Innenausstattung machen das japanische Auto attraktiv.





Mehr Platz auch im Kleinwagen: Umlegbare Rücksitze, ordentlich aufgeräumtes Pannenwerkzeug.



Beachtenswert: Kontrollen für Türen und Bremsen.

Bundesrepublik noch Straßen gibt, wo man wirklich ungeniert Auto fahren kann? Wenn nein, dann sollten Sie einmal die Gegend um Bremerhaven, Wilhelmshaven und Bederkesa aufsuchen, dort kann man sicherlich auch noch einen richtigen Autofahrerurlaub machen), waren wir mit dem Auto bestens vertraut.

Das liegt auch daran, daß die Instrumentierung und die Bedienung der Schalter und Griffe bei allen Toyotas nahezu einheitlich ist. Erfreulich ist auch, daß die Bedienung von Heizung und Lüftung nach dem gleichen Prinzip arbeitet wie bei den großen Modellen.

Dieses und andere Details, wie etwa die Haltegriffe an Beifahrerplätzen oder die doppelten Sonnenblenden, die „unter Putz verlegten", also voll in die Karosserie integrierten Automatikgurte in der Farbe der Innenausstattung, tragen mit dazu bei, daß man selbst in diesem Kleinwagen ein objektives Gefühl hat, als Autofahrer ernst genommen zu werden.

Die Gurtschlösser sitzen, wenn auch nicht am Sitz, so doch an der richtigen Stelle und lassen sich gut bedienen. Das Lenkrad liegt gut in der Hand. Die Fensterkurbel greift im richtigen Winkel, der Außenspiegel ist großzügig, mit dem Innenspiegel hatten wir kleinere Sichtprobleme. Die Pedalerie im Fahrerfußraum arbeitet großflächig und großräumig genug.

Störend wirkt nur das unverkleidete Blechoberteil des Armaturenbrettes, auf dem die Frontscheibe aufliegt.

Hier hätte der Designer noch ein wenig Arbeit gehabt. Nachteilig ist auch, daß die seitlichen Armlehnen in den vorderen und hinteren Türen fehlen.

Im Leerlauf und in der Stadt ist das Auto sehr ruhig. Auf der Autobahn wird es ab 125 km/h lauter als seine deutschen Konkurrenten.

Zu der hervorragenden Innenausstattung gehören deutliche Warnlichter für nicht geschlossene Türen und für den Bremskreis. Letztere wird auch eingeschaltet, wenn die Flüssigkeit der hydraulischen Bremsanlage absinkt.

Seine Stärke liegt in der mittleren Geschwindigkeit

Die 933-ccm-Maschine, die 33 Kilowatt abgibt (45 PS), beschleunigt den Wagen in etwa 17 Sekunden auf 100 km/h und gibt ihm eine Spitze von 140 und mehr. Der Verbrauch liegt nach Werksangaben bei acht Litern Normalbenzin. Wir haben bei einer Probefahrt über Autobahnen und norddeutsche Landstraßen unter widrigen Witterungsverhältnissen und in der Absicht, jederzeit so schnell es ging zu fahren, nicht mehr als 8 Liter verbrauchen können.

DATENBLATT

Toyota Starlet

Das Modell

Einer internen Toyota-Statistik zufolge sind nur sechs Prozent aller in Deutschland verkauften Toyotas in der Hubraumklasse bis 1000 ccm anzutreffen. Massive Verbesserungen dieser Zahlen soll der neue Typ Starlet bringen, der den hier erfolglosen 1000 ablöst. Das Starlet (Sternchen) hat europäisches Styling. Seine Ausstattung ist komplett: Bremskraftverstärker, Gasdruckstoßdämpfer und Warnlicht für unverschlossene Türen gehören dazu. Somit ist der Starlet, den es mit drei oder fünf Türen gibt, ein vom Angebot her beachtlicher Gegner für Audi 50, Simca Horizon, Ford Fiesta, Opel Kadett, Renault 5 und VW Polo.







Technische Daten

Karosserie:
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei (fünf) Türen.
Motor:
Vierzylinder-Reihenmotor vorne längsliegend. Hubraum: 986 ccm, Bohrung/Hub: 72/61 mm. Verdichtungsverhältnis: 9,0:1. Leistung: 33 kW (45 PS) bei 5600/min. Höchstes Drehmoment: 67 Nm (6,7 mkp) bei 3800/min. Batteriekapazität: 40 Ah, 12-Volt-Anlage, Drehstromlichtmaschine mit 480 Watt.
Fahrwerk:
vorne: Einzelradaufhängung, Federbeine, Schraubenfedern, Querlenker, hinten: starre spur- und sturzkonstante Hinterachse an Schraubenfedern und vier schräg angesetzten Längslenkern, Gasdruckstoßdämpfer.
Kraftübertragung:
Hinterradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Viergangaetriebe.
Abmessungen:
Länge: 3,680 m, Breite: 1,525 m, Höhe: 1,380 m, Radstand: 2,300 m, Spurweite vorne: 1,290 m, hinten: 1,275 m, Wendekreis: 9,20 m, Kofferrauminhalt: 285 (810) Liter, Tankinhalt: 40 Liter
Gewichte:
Leergewicht: 735 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 1140 kg, Zuladung: 405 kg, Anhängelast gebremst: 600 kg, ungebremst: 400 kg. Dachlast: 50 kg.

Die Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit:
142 km/h
Beschleunigung:
Von 0 auf 80 km/h:
11,0 sec.
Von 0 auf 100 km/h:
16,8 sec.
Verbrauch:
7,9 Liter (Normalkraftstoff) auf 100 km nach ECE-Norm
Wartung:
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

Das gefiel uns besonders

Eine in dieser Klasse auffallend reichhaltige Innenausstattung, montiert auf einem geradezu klassischen Basismodell eines dennoch originellen Alltagsautos.

Das gefiel uns weniger

Die Scheinwerfer-Augenhöhlen sind Wind- und Schmutzfänger zugleich. Der Tank schwappt leicht zurück. Der Innenspiegel ist zu klein.

Versicherung

Haftpflicht für ein Jahr (Tarifgruppe R 5, Deckungssumme 1 Million bei 100% Beitragssatz): 580,70 Mark. Die Steuer für ein Jahr beträgt 144 Mark.

Richtpreise

Der Toyota Starlet kostet in der dreitürigen Version 9340 Mark. Für den Fünftürer muß man 9790 Mark bezahlen.



92% der deutschen Fiat-Fahrer sind mit dem Fiat-Kundendienst zufrieden.*

Der gute Service.
Ein Grund mehr, einen Fiat zu fahren.



*Repräsentative Untersuchung 1977 von Infratest, einem der führenden deutschen Marktforschungsinstitute.

F 8/1



Polnische Benzingutscheine beim ACE

Neben rumänischen und den schon länger erhältlichen italienischen Benzingutscheinen bietet der ACE erstmals in diesem Jahr auch polnische Benzingutscheine zum Verkauf an. Die Coupons sind ab sofort in allen ACE-Geschäftsstellen erhältlich.
Kaufberechtigt sind alle Autotouristen, die nach Polen wollen. Der Bezug dieser Gutscheine ist unerläßlich, denn ohne Benzingutscheine ist der Treibstoffbezug in Polen für Touristen nicht möglich. Die Bons sind für vier, zwölf und 24 Liter erhältlich; eine Höchstmenge für die Abgabe ist nicht vorgesehen.

ARBÖ-Tirol betreibt zwei Grenzdienststellen

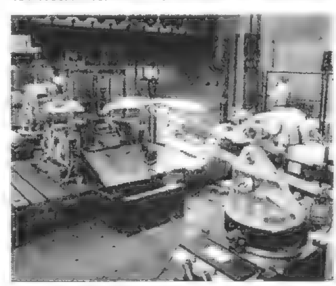
Der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ) betreibt in Tirol zur Zeit zwei Grenzdienststellen: auf der Brenner-Autobahn und an der Reschen-Bundesstraße bei Nauders.
Die Grenzdienststelle Brenner liegt in Fahrtrichtung Süden und ist in der Ortschaft Gries in einer Mobil-Tankstelle untergebracht. Ihr obliegt, ebenso wie der Dienststelle Nauders, die Betreuung der Autofahrer, insbesondere die Ausgabe der italienischen Benzincoupons und der Pannendienst.
Wichtig für alle Urlauber, die über den Reschenpaß nach Italien einreisen, ist die Grenzdienststelle Nauders, zirka drei Kilometer vor der Grenze bei der Aral-Tankstelle, am Ortseingang gelegen.

VW-Austauschmotoren mit hoher Qualität

Alle VW-Austauschmotoren werden vom Volkswagenwerk nach den Methoden der Serienfertigung hergestellt, das heißt: Sie werden von Grund auf neu gebaut, unterliegen den gleichen Fabrikationsmethoden und werden mit dem gleichen Inspektionsaufwand bedacht wie fabrikneue Motoren. Außerdem gilt für Austauschmotoren die gleiche Garantie wie für fabrikneue VW-Audi-Originalteile.

Drei Industrie-Roboter pro Woche

Drei Industrie-Roboter stellt das Volkswagenwerk pro Woche her. Damit ist VW nicht nur bei den Autos Nummer eins in Deutschland, sondern auch bei der Industrie-Roboterfertigung.
Industrie-Roboter ersetzen zumeist alte Mechanisierungseinrichtungen, die durch Änderungen am Produkt unbrauchbar wurden oder kommen an Plätzen zum Einsatz, wo aus humanitären Gründen mecha-



nische Arbeitsvorrichtungen erforderlich sind. Eine weitere Parallele zu den Autos: Auch bei den Robotern legt VW großen Wert auf das Baukastenprinzip: Die VW-Industrieroboter enthalten immer dieselben Steuer- und Regelelemente, Rechnertechniken, Antriebsmotoren, Wegmeßkontrollsysteme und Sockelelemente.
Anlaß für das starke Engagement von VW im Geschäft mit Industrie-Robotern war der Umstand, daß es kein System auf dem Markt gab, das die Forderungen nach Einsatzmöglichkeiten in unterschiedlichen Fertigungsbereichen und nach Wirtschaftlichkeit gleichermaßen gut erfüllte.

Sparsamer Golf

Die US-Behörde für Umweltschutz hat den VW Golf als sparsamstes Auto des Jahrgangs 1978 in den Vereinigten Staaten klassifiziert. Nach einer kürzlich veröffentlichten Liste fährt der Golf mit einem Liter Benzin 16,8 Kilometer im Stadtverkehr und 22 Kilometer auf der Autobahn.

„NurUrlaubs-Kasko" lohnt kaum

Ein gestiegener Bedarf an kurzfristigen Urlaubs-Vollkasko-Versicherungen für das Auto zeichnet sich nach Ermittlung des Bundesverbandes Deutscher Versicherungskaufleute (BVK) ab.
Der Verband führt das auf drei Ursachen zurück: mehr Urlaubsreisen per Auto ins Ausland, gestiegene Reparatur- und Neuwagen-Preise und erhebliche Neuzulassungen.
Der BVK empfiehlt jedoch vor dem Abschluß einer reinen Urlaubs-Kasko-Versicherung eine Rentabilitätsrechnung mit dem Versicherungskaufmann aufzustellen. Dafür führt der Verband ein Beispiel an: Für einen VW-Golf, 50 PS, koste die einmonatige Kasko-Versicherung bei 650 Mark Selbstbeteiligung etwa 80 Mark. Bei einem Beitragssatz von 50 Prozent in der Haftpflichtversicherung – die Hälfte aller Autofahrer hat diesen Satz – würden die weiteren elf Monate Kaskoversicherung nur rund 90 Mark kosten, da die bestehende Teilkasko dann überflüssig wird.

Spiel mit der Sicherheit Elektronische Alkoholtests

In letzter Zeit mehren sich Meldungen in der Presse über einen Alkoholtest, mit dem man seinen Promille-Pegel selbst feststellen kann. Der Präsident des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr, Dr. Horst Schneble, hält solche Geräte „in der Hand des Laien für ein gefährliches Spiel mit der Verkehrssicherheit". Grund für seine ablehnende Einschätzung: „Der Wert von 0,8 Promille liegt nach übereinstimmender Überzeugung führender Gerichtsmediziner bereits viel zu hoch, um bei einem Kraftfahrer noch die Kraft aufzubringen, die nötigen Hemmungen gegen die beabsichtigte Fahrt zu überwinden."
Zu wissen, wieviel Promille man habe, führe „zu einem falschen Sicherheitsgefühl". Im übrigen steige der Blutalkoholspiegel in einem Zeitraum bis zu 120 Minuten noch an. „Wie weit, sagt das Gerät nicht. Präzisionstrinken ist aus naturwissenschaftlichen Gegebenheiten unmöglich."
Dr. Schneble betonte, daß der deutsche Kraftfahrer zu sehr an irgendwelche Blutalkoholwerte denke: „Auch wer unter 0,8 Promille bleibt, ist ja vor einer Bestrafung wegen der sogenannten relativen Fahruntüchtigkeit nicht geschützt."

Erstes Fahrzeug mit Sonnen-Energie

Das erste sonnengetriebene Fahrzeug in Europa präsentierte, der Bund Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg bei seiner dritten Sonnenenergieausstellung vom 8. bis 11. Juni in Sasbach am Kaiserstuhl. Über vierzig Firmen zeigten auf der Ausstellung neben kompletten Sonnener-



gieanlagen für Brauchwasser- und Heizungsanlagen, Solarzellen zur Stromerzeugung, elektronische Regelsysteme, Anlagen zur Erzeugung von Biogas aus organischen Abfällen, Zubehörteile und Objekte sowie Werkstoffe zur sinnvollen Energieeinsparung.

Neuer HUK-Zentral-Unfallruf

Den neunten Zentralruf hat der HUK-Verband der Autoversicherer in Aachen eingerichtet. Autofahrer, die nach einem Unfall Rat und Hilfe brauchen, können nun in den folgenden Städten einen HUK-Zentralruf erreichen:

Aachen	02 41/4 84 61,
Berlin	0 30/2 61 17 61,
Dortmund	02 31/52 84 84,
Frankfurt	06 11/72 51 51,
Hamburg	0 40/33 66 44,
Köln	02 21/12 30 91,
München	0 89/33 30 66,
Nürnberg	09 11/53 40 45
Stuttgart	07 11/28 33 99.

Hockenheimring wird modernisiert

Rund zwölf Millionen Mark sollen in den nächsten drei Jahren für die Modernisierung des Hockenheim-Motodroms ausgegeben werden. Als Schwer-

punkte stehen Verbesserungen der Rennstrecke sowie die Schaffung von 20 000 zusätzlichen Tribünenplätzen im Vordergrund. Die Hockenheim-Ring GmbH will die nordbadische Rennstrecke den Anforderungen des Formel-I-Rennens um den großen Preis von Deutschland auch in den achtziger Jahren gewachsen sein lassen. Eine grundsätzliche Zusage des Landes Baden-Württemberg, sich an der Finanzierung zu beteiligen, liegt vor.

Auspuff-Reparatureinheit im Karton

Der Austausch von Auspuffanlagen ist oft schon nach einem Winter-Stop-and-Go-Betrieb fällig. Die Marketing-Strategen der Metallwarenfabrik Lange in Grevenbroich bei Neuss kamen auf die Idee der Reparatureinheit. In kompakten Kartons sind komplette Auspuffanlagen verpackt. Diese, so das Unternehmen, sind Qualitätsanlagen, auf die sechs Monate Garantie ohne Kilometerbegrenzung gegeben werden. Der Vertrieb erfolgt über den Ersatzteil-Fachhandel.



Passive Sicherheitsgurte von General Motors

Kürzlich stellte General Motors das frei verwendete, passive Sicherheits-Gurtsystem vor, das von Chevrolet für die 78er Chevette Modelle ab Mitte Mai in den USA angeboten wird. Im Gegensatz zu den heutigen Systemen, die von den Insassen manuell angelegt werden müssen, legt sich der automatische Gurt beim Schließen der Tür selbsttätig um den Körper und schützt so im Ernstfall. Ab 1982 schreibt das US-Bundesgesetz passive Systeme vor, um somit die Anwendung von Sicherheitsgurten gewährleistet zu haben.

Rechter Außenspiegel lohnt sich

Ein alarmierendes Ergebnis erbrachte eine Untersuchung des Instituts für Sicherheitsforschung im Straßenverkehr des TÜV-Rheinland im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen:
30 000 von insgesamt 1,5 Millionen Verkehrsunfällen wären nicht passiert, wenn alle Pkw in der Bundesrepublik einen rechten Außenspiegel hätten. Weiter konstatierten die Experten, daß bereits 14 von 100 Personenkraftwagen mit zwei Außenspiegeln ausgerüstet sind, und jeder zweite Fahrer eine gefährliche Situation durch den Blick in den zusätzlichen Spiegel vermeiden konnte. Aber nur richtig eingestellte und verkleinernde, gekrümmte Spiegel ergeben ein optimales Sichtfeld. Der Rat der TÜV-Experten geht dahin, daß sich der nachträgliche Einbau eines rechten Außenspiegels immer lohnt.

Sitzplätze für werdende Mütter

In öffentlichen Verkehrsmitteln sollten auch Sitzplätze für werdende Mütter freigehalten werden. Dafür sprach sich der Petitionsausschuß des Bundestages aus.
Nach Meinung des Petitionsausschusses reicht die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Busverkehr nicht aus, um den berechtigten Anspruch werdender Mütter auf einen Sitzplatz sicherzustellen. Nach dieser Verordnung sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, für Schwerbehinderte bestimmte Sitzplätze vorzusehen.
Fahrgäste haben demnach die Pflicht, ihre Sitzplätze für Schwer- und Gehbehinderte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit Kleinkindern freizugeben.

Defekte Stoßdämpfer sind gefährlich

Von 50 000 auf einem Prüfstand untersuchten Fahrzeugen hat jedes dritte defekte Stoß-

→

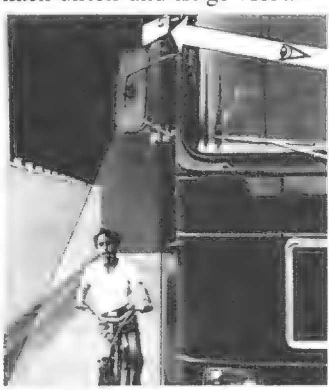
dämpfer. Dies filterten die Techniker der Monroe Auto Equipment GmbH in Eschborn bei einer Untersuchung heraus. Weiterhin fragte das Unternehmen nach den Gründen der Autofahrer, sich auf gefährliche Schaukelpartien einzulassen; denn ein Auto, welches durch springende Räder den Bodenkontakt verliert, wird unberechenbar: Reifen nutzen sich ungleichmäßig ab, das Heck vollzieht auffallende Sprünge beim Überfahren von Bodenwellen, beim Bremsen „knickt" der Bug ein, die Lenkung „flattert", der Wagen „schwimmt", und Kurvenfahrten werden unberechenbar riskant. Für das Unternehmen zählt es zu den automobilen Pflichtübungen, einmal im Jahr die Stoßdämpfer fachmännisch prüfen zu lassen.

Kein Anti-Alkoholiker-Tarif

Ein Anti-Alkoholiker-Tarif ist nicht genehmigt worden. Dies teilte das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen auf Anfrage mit. Eine schwedische Gesellschaft „Answar", die damit von sich reden machte, sei lediglich zur Kraftfahrt-Versicherung in der Bundesrepublik zugelassen worden.
Es handelt sich bei der Gesellschaft um ein Unternehmen, welches sich verpflichtet, Verträge nur mit organisierten Anti-Alkoholikern abzuschließen.
Wesentlich ist der Nachweis der Mitgliedschaft in einer Vereinigung von Anti-Alkoholikern.
Da bei der schwedischen Versicherungsgruppe „Answar" eine besondere Betriebsform zugrunde liege, befinde sich das Prämienniveau in der gesetzlichen Kfz-Haftpflichtversicherung acht Prozent unter dem Durchschnitt, so das Bundesaufsichtsamt.

„Radfahrerspiegel" für Lkw

Stets gefährlich ist es, wenn ein Lastwagen einen Radfahrer überholt: Der Lkw-Fahrer hat keine Möglichkeit zu sehen, was auf Höhe seiner Beifahrertür geschieht. Der Außenspiegel rückt das Geschehen erst ab dem hinteren Fahrzeugteil ins Blickfeld des Fahrers. Hier soll ein von Hella entwickelter „Radfahrerspiegel" Abhilfe schaffen. Der Spiegel wird zusätzlich zum rechten Außenspiegel waagerecht am oberen Holm der Beifahrertür befestigt. Die Spiegelfläche zeigt nach unten und ist gewölbt.



Schweizer Nationalstraße 4 erweitert

Um weitere fünf Kilometer ist die N 4 im Schweizer Kanton Schwyz ausgebaut worden. Der neue Abschnitt bringt in der Reisesaison eine günstige Entlastung der stark frequentierten Nord-Süd-Verbindung. Er erfüllt in Zukunft wichtige Aufgaben als Sankt-Gotthard-Zubringer. Mit der am 3. Mai eröffneten Teilstrecke Langach–Goldau führt die N 4 von Schaffhausen durch das Zürcher Weinland zur Nationalstraße 1 und entlang dem Rigi in die N 2.
Die Straße am Zugersee gehört zu den kostspieligsten Autobahnstücken der Schweiz. 99,2 Millionen Schweizer Franken kostete das neue Teilstück insgesamt; das sind 20 Millionen Franken pro Kilometer. Noch mehr Vorteile bringt die N 4 im Kanton Schwyz, wenn sie Ende 1979 durchgehend vom Süsswinkel bis zur Axenstraße befahren werden kann.



Diese Wagen stellt Borg-Warner-Chemicals zusammen, um zu demonstrieren, daß ihr technischer Thermoplast ABS mit Namen Cycolac in jeder amerikanischen Typenreihe vertreten ist. Nach Schätzungen des Unternehmens werden beim Ersatz von Metall und Glas durch Kunststoffe von diesen 65 Wagen alle 32 000 Kilometer über 22 000 Liter Benzin eingespart.



ausprobiert...

Ölreserve-Set

Ein praktisches Set für die Ölreserve wird von Veedol angeboten. Es läßt sich in den Kofferraum kleben, allerdings nur, wenn er nicht mit Teppichen ausgelegt ist und wenn an der Stelle, wo es angeklebt werden soll, auch eine gerade Fläche vorhanden ist. Immer dann, wenn dieses zutrifft, ist es sicherlich ein reizvolles Plätzchen für das notwendige Reserveöl.
Im Grunde genommen machen es die Franzosen (Citroën) einfacher, denn das Öl gehört ei-



gentlich nicht in den Kofferraum, sondern in den Motorraum. Dort sollte man eine entsprechende Halterung für (möglichst genormte) Büchsen oder Dosen haben. Das zweite Fach dient der Aufbewahrung sonstiger Utensilien, wobei man vorsichtig sein sollte, das Fensterleder in die Nähe von Öl zu bringen. Ganz sauber geht es ja nie ab.

Vertrieb: Deutsche Veedol GmbH, Esplanade 39, 2000 Hamburg 36
. . . und bedingt empfohlen
Preis: ca. 20 Mark

Sauberer Motor

Wer sich an Fett, Öl und Schmutz im Motorraum stört, der sollte und kann etwas dagegen tun. Die regelmäßige Motorwäsche hat zudem einen technischen Hintergrund. Ein sauberer Motor kühlt etwas besser, vor allen Dingen erleichtert er auch die Inspektion und eignet sich nicht so gut wie ein verschmutzter Motor als Brennobjekt.



Von Caramba gibt es zwei Sprays in der üblichen Dose. Der Motorreiniger dient zum Einsprühen des Motors. Die aufgesprühte Chemie, von der der Hersteller behauptet, sie greife weder Gummi noch Kunststoff, weder Lack noch Schläuche an, muß ein Weilchen einwirken, dann kann alles mit kaltem oder warmem Wasser abgesprüht werden. Der anschließend trocken geblasene oder trocken gefahrene Motor sollte mit dem zweiten Mittel, dem sogenannten Motor-Klarlack, eingesprüht werden. Tatsächlich – so haben Versuche unserer Redaktion ergeben – sieht ein ursprünglich vergammelter Motor nach diesem Test wieder aus wie neu. Freilich: Eine undichte Stelle, meist Ursache dieser Sorgen, vermag weder ein Reiniger noch ein Klarlack zu beseitigen.
. . . und empfohlen
Preis: ca. 6 Mark

Pumpe für Ölwechsel

Eine elektrische Ölwechselpumpe mit dem anspruchsvollen Namen „RS 2000" soll den unangenehmen Do it yourself-Ölwechsel erleichtern. Das Gerät wiegt 400 Gramm und saugt das Altöl aus dem Motor ab. Wegen der kleinen Leitungsquerschnitte dauert das

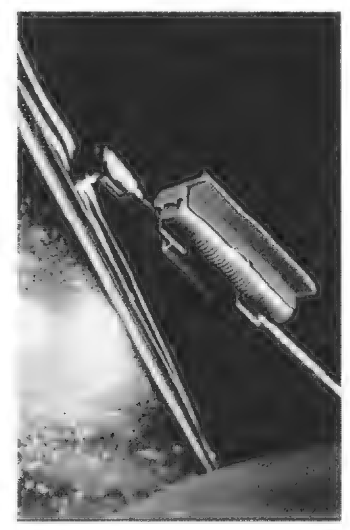
Absaugen des Öls allerdings relativ lange, und so schmutzfrei, wie der Hersteller es behauptet, geht der Vorgang auch nicht. Vor allen Dingen bleiben naturgemäß in der Ölwechselpumpe Ölreste, so daß man sie,



wenn sie einmal benützt ist, nur dort aufbewahren sollte, wo man keine Ölflecken hinterläßt.
Für 68 Mark ist das Gerät sicherlich nicht gerade günstig im Angebot und man fragt sich wirklich, ob der Ölwechsel an der SB-Tankstelle mit Profigeräten nicht vernünftiger ist.
Vertrieb: Fa. W. Bernion, Werner-Siemens-Str. 5, 7504 Weingarten.
. . . und nicht empfohlen

Klare Sicht durch Super Clear

Für saubere Windschutzscheiben sorgt Super Clear, ein an den Wischerarmen leicht zu befestigender Reinigungsaufsatz mit einer chemischen Substanz, die sich durch Regen und Fahrtwind sparsam über die Scheiben verteilt. Insektenrückstände, Öl- und Fettschlie-



ren werden aufgelöst und weggewischt. Nachfüllpackungen werden angeboten.
Hersteller:
Nigrin, Landau/Pfalz
Preis: ca. 8 Mark
. . . und empfohlen

Tricks mit Klebern

Die immer neue Entwicklung von Klebstoffen beschert auch dem findigen Bastler, zumindest aber dem Zeitgenossen, der Hobbys hat, Fortschritte am laufenden Band oder aus der Sprühdose. Die 3 M Deutschland GmbH bietet „die lösbare Lösung" für Montagen und Collagen an, ein aufzusprühender Montageklebstoff, der in grafischen Ateliers ebenso Verwendung finden kann wie in der Hausdruckerei oder in Schulen, Architekturbüros und an manch anderem Schreibtisch. Immer dann, wenn es gilt, etwas aufzukleben, das man wieder ablösen kann, genügt ein kurzer Druck auf den Sprühknopf. Nachteil: Die Sprühgase sind nicht gerade atemverträglich, die Verpakkung trägt einen entsprechenden Warnhinweis. Allerdings weiß man auch von anderen Klebstoffen, daß ihre Lösungsmittel Dämpfe enthalten, die nicht gerade gesundheitsfördernd sind.
Mit zur neuen Familie gehört ein selbstklebendes Haftband, an dessen beidseitig beschichteten Flächen unterschiedliche Funktionen beobachtet werden. Die Vorderseite (Haftschicht) dient zum Aufhängen und wieder Lösen von Blättern. In Büros kann man also beispielsweise wichtige Vorgänge durch einfaches Handauflegen an dieses Klebeband montieren und nachher unbeschädigt wieder abziehen. Diese „Magnetleiste" ohne Magnete hat an der Rückseite eine Klebeschicht zum Befestigen des Bandes an Wänden, Kanten (Simsen) und ähnlichen Gelegenheiten.
Schließlich gibt es noch eine auf Kork getrimmte Hafttafel, bei der mehr Fläche zur Verfügung steht. Sie wirkt nach dem gleichen Prinzip und eignet sich als Dauer-Pinnwand, bei der man ohne Nadeln auskommt.
Alle drei Entwicklungen, das haben unsere Erfahrungen bestätigt, erleichtern die Arbeit und lassen sich wieder spurenlos entfernen, wenn man sie nicht mehr braucht.
Hersteller: 3 M Deutschland GmbH, Carl-Schurz-Straße 1 4040 Neuss

Preise: lösbarer Kleber (Scotch Spraymount) 13,80 Mark per Dose; Haftband (Scotch Post it) 7,90 Mark (25 mm x 5 m); Hafttafel (Scotch Post it) 25,30 Mark (46 x 59 cm)
. . . und empfohlen

Fiat setzt auf sportliche Welle

Die gebärfreudige Fiat-Mutter hat über ihre deutsche Tochter schon wieder zwei neue Autos ins Rennen geschickt: Der Typ 127 wird als 127 Sport angeboten und der 131 kommt mit dem Zweilitermotor vom 132 ebenfalls als 131 Sport auf den Markt. In Italien heißen die auf schnell und spritzig getrimmten Serienautos „Racing", ein Name, den man in der Bundesrepublik schnell vergessen hat, weil er nach Meinung der Marktforschung zuviel Negativimage beim deutschen Autofahrerpublikum aufweist.

Mit dem Fiat 127 Sport will die italienische Firma wieder in der kleinen Wagenklasse Fahrleistungen anbieten, die die Konkurrenz übertreffen. Vorherrschende Farbe an diesem kleinen Flitzer ist tristes Schwarz, dem man wirklich jegliche Sportlichkeit absprechen muß und allenfalls „Modebewußtheit" attestieren kann. Verspielt sind einige zusätzliche Stylingelemente am Armaturenbrett, wo die Designer es fertiggebracht haben, ein Wasserthermometer und einen Öldruckmesser auf die Größe einer Sonderbriefmarke zu reduzieren. Nur die Lupe wird für Fiat-Sportfahrer nicht mitgeliefert.

Die Maschine hat 1050 ccm, einen modifizierten Zylinderkopf mit größeren Ein- und Auslaßventilen und einer gewaltig höheren Verdichtung (9,8:1 statt 9,3:1). Die Leistung stieg von 37 kW (50 PS) bei 5600 l/min auf jetzt 51 kW (70 PS) bei 6500 l/min. Das maximale Drehmoment liegt bei 83 Nm (8,5 mkg) bei 4000 l/min. Ein Abarthauspuff sorgt für den notwendigen Klang und in Verbindung mit einem Doppelvergaser und einem neuen Luftfilter auch für den notwendigen schnellen Gasaustausch. Die Beschleunigung liegt bei 14 Sekunden von 0 auf 100 und die Spitze bei rund 160 km/h. Der Wagen soll noch im Sommer auf den deutschen Markt kommen.

Der 127 Sport wird 10 490 Mark kosten.
Der 131 Sport wird 15 490 Mark kosten.

Nach den Probefahrten ein erster Eindruck: Fast zu schnell für dieses kleine Auto.

131 Sport jetzt mit Zweilitermotor

Er hat 85 kW (115 PS) und bringt 180 km/h. Er hat ein gutes, auf Sicherheit entwickeltes Fahrwerk, und mit ihm über Landstraßen zu flitzen macht ebenso Spaß, wie eine schnelle Autobahnfahrt.

Abgeleitet vom zweitürigen Fiat 131 Mirafiori soll nun der 131 Sport mit einem Zweilitermotor mit zwei obenliegenden, über einen Zahnriemen angetriebene Nockenwellen, eine auf Sportlichkeit orientierte Marktlücke erobern. Das Rezept dazu heißt für Fiat außerdem: Eine große und vielseitige Ausstattung, zum Teil funktionelle Verbesserungen im Detail, ein serienmäßiges Fünfganggetriebe mit einem weiter nach hinten verlegten Schaltknüppel, eine größere Kupplung, verbreiterte Radkästen, ein integrierter Spoiler und bessere Sitze. Auch bei diesem Auto herrscht Schwarz vor und als Farbe wird vorläufig nur Orange angeboten, denn die zweite „Farbe", offiziell Silbergrau genannt, kann man im Ernst nicht als Farbe einstufen, sondern man müßte korrekterweise von einem fahrbaren Grauwert sprechen. Wie beim 132 läßt sich auch hier das Lenkrad in der Höhe verstellen. Beachtenswert war die satte Bodenhaftung beim äußerst gutmütigen Kurvenverhalten.

Das Fünfganggetriebe reduziert bei gleichmäßiger Geschwindigkeit von 100 km/h den Kraftstoffverbrauch auf 8,1 Liter Super pro 100 Kilometer, bei Richtgeschwindigkeit braucht der Wagen etwa 10,3 bis 10,4 Liter. Seine Beschleunigungswerte liegen bei 11,5 aus dem Stand von 0 auf 100 und die vom Werk angegebene Spitze, die wir noch nicht ausfahren konnten, liegt bei etwa 180 km/h. Das Leistungsgewicht von nur 9,3 Kilogramm/pro PS läßt diese Werte verständlicher erscheinen. Der Fiat 131 zielt auf eine Käuferschicht, der der Supermirafiori zu solide, der 132er zu groß und die anderen Fiat-Typen zu klein und zu unflott sind. Er wird auch auf diejenigen angesetzt, die in der vergleichbaren Klasse bei der Konkurrenz kein Sportauto finden und deswegen mit anderen Lösungen vorlieb nehmen müssen.

Drei Diesel aus Turin

So einfach ist dieses: Da hat man keinen, da macht man sich einen. Aber weil man dieses nicht allein zustande bringt, schweißt man sich mit Renault (Saviem) und Alfa Romeo zusammen und gründet die französisch-italienische Gesellschaft für Motoren: SOFIM.

Und in dieser neuen Fabrik werden die SOFIM-Motoren gebaut, die man ganz zweifellos zu den robustesten, flottesten und fortschrittlichsten Dieselmotoren zählen darf. Und so kompliziert ist dieses wiederum: Auch die Italo-Franzosen sind darauf angewiesen, daß ihnen Bosch in Stuttgart-Feuerbach die Einspritzpumpen, die Glühkerzen und die Düsen liefert, denn noch 50 Jahre nach der Serienreife des Dieselmotors haben die Schwaben ihr wohlbehütetes Monopol. So gut, so genau und so präzise wie sie Dieselpumpen und Düsen bauen, kann es eben keiner auf der Welt.

Was dies im streikgewohnten Italien bedeutet, faßte ein leitender Fiatmanager vor Journalisten so zusammen: Wenn die in Stuttgart streiken, dann gibt es sofort Engpässe bei der Dieselherstellung in aller Welt. Die neuen Dieselmotoren, mit denen Fiat die Baureihen 131 Mirafiori und 132 ausrüstet, sind bis auf das Ende des näch-



Auf der Einfahrbahn in Italien die neuen Fiat-Diesel.

sten Jahrzehnts ausgelegt. Mehr und mehr Fachleute glauben, daß 1990 der Dieselmotor keine Chance mehr hat, weil die Abgasbestimmungen immer strenger werden und weil es dann auch möglich sein wird, genügend Kraftstoff für den Ottomotor zu produzieren, allerdings nicht aus Erdöl, sondern aus anderen Rohstoffen. Der Tag, an dem Diesel teurer sein wird als ein Ersatzkraftstoff, scheint tatsächlich näherzurücken. Dennoch will man sich das Stückchen vom Dieselmarktkuchen nicht nehmen lassen, das noch übrig ist.

Dies ist der Hintergrund, auf dem die beiden oberen Fiat-Automobile jetzt auch nageln dürfen.

Enttäuschend war bei der Vorstellung der Dieselmodelle, daß es praktisch keinen Testwagen gab, der sauber eingestellt gewesen wäre. Sowohl beim Schnellfahren auf der Autobahn als auch in der Stadt qualmten die italienischen Vorführwagen, daß es eine wahre Freude war. Und wenn man sie nicht sah, so hörte man sie beim Überholen, spätestens aber wenn sie ein paar Meter vorbei waren, roch man sie. Dies kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Motoren tatsächlich drehfreudig und spurtgeneigt arbeiten. Ein Diesel darf nicht rauchen und er darf eigentlich auch nicht stinken, denn dann stimmt etwas mit der Verbrennung nicht.

Die Turiner Marktexperten wollen noch in diesem Jahr 17 500 Diesel-Pkw auf den italienischen Markt bringen, davon 12 000 vom Typ 131 Mirafiori. 2000 dieser Autos und 1000 vom Typ 132 D sollen auf die übrigen Exportmärkte Frankreich, Deutschland und Holland sowie Belgien geschickt werden. 1979 plant Fiat 30 000 Dieseleinheiten zu produzieren, wobei jeder Dritte in den Export fahren soll.

In Italien sind die Dieselautos noch mit hohen zusätzlichen Steuern belastet, außerdem haben sie einen Mehrwertsteuersatz von 35 Prozent, wenn sie mehr als zwei Liter Hubraum haben. Allerdings ist der Kraftstoffpreis dort etwa am Heizölpreis orientiert, und deshalb liegt die für die Amortisierung nötige Kilometerzahl bei rund 18 000 im Jahr.

Der Mirafiori wird etwa 2000 Mark mehr als der Benziner kosten, der 2,5 l-Diesel etwa 2500 Mark mehr als der 132. Der 131 D erreicht im fünften Gang 140, der 132 D mit 2 l-Motor 135 km/h und mit 2,5 l-Motor 150 km/h. Die Beschleunigung liegt – in derselben Reihenfolge – bei 25,5, bei 26,5 und bei 18,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Der Verbrauch liegt in der Stadt (EG-Zyklus) bei 9,4 Liter für den 2 l-Motor im 131 D, bei 10 Liter für den gleichen Motor im 132 D und bei 10,2 Liter für den 2,5 l-Motor.

Beachtlich ist die gekonnte Absenkung des Lärmpegels, man hat mit Dämmstoffen nicht gespart. Ein technischer Trick: Über dem Zylinderkopf liegt noch einmal eine separate Kunststoffhaube, die vor allen Dingen die hellen Vibrationsgeräusche dämpfen soll. Von außen sind die Dieselmodelle an der buckeligen Motorhaube leicht zu erkennen. Die Zweiliter-Maschine hat 44 kW (60 PS), der 2,5 l bringt 53 kW (72 PS).

Wegen der umfangreichen Umbauten an der Karosserie, die bereits schon in die Benzinlimousinen eingeflossen sind, und wegen der notwendigen Mehrausstattungen sowie durch das größere Eigengewicht, sind die Fiat-Diesel um rund 200 Kilogramm schwerer als die gleich großen Limousinen. Dieses Gewicht muß natürlich zusätzlich beschleunigt und gebremst werden und auch dafür ist wieder Energie notwendig.



Aus Rache: Bei Tempo 190 – nackten Po im Auto gezeigt

Zwei Beifahrerinnen lieferten sich auf der Autobahn ein heißes Duell

jo. Köln, 27. Mai

„Willst du dir das wirklich gefallen lassen?" zeterte Frau Ingrid (32), als sich ihr Mann auf der Autobahn Siegburg–Köln von einem BMW 2002 überholen ließ: Die junge Beifahrerin im BMW hatte beim Vorbeizischen spöttisch eine lange Nase gemacht.

Der Ehemann, ein Bauingenieur, gab Gas. Er überholte mit seinem Capri 3,0 – und Frau Ingrid zeigte ihrerseits dem Mädchen im BMW einen Vogel.

Jetzt überholte wieder der BMW-Fahrer. Seine Freundin Marianne (19) streckte ihrer Rivalin die Zunge heraus. Beim nächsten Überholen drohte Frau Ingrid mit der Faust.

Dann der Höhepunkt: Marianne kletterte im BMW auf den Rücksitz, preßte einen Zettel „Ihr könnt uns mal!" und ihren nackten Po ans Rückfenster. Und das bei Tempo 190!

Die Lebensmittelverkäuferin Marianne mußte jetzt für ihren unfreundlichen Gruß 200 Mark Geldstrafe zahlen – Beleidigung!

Warum benehmen sich Menschen so?

Forschung ganz am Anfang

Die Straße hat ihre eigenen Gesetze. Auf ihr gelten auch andere Verhaltensnormen und andere Sitten als im sonstigen Alltagsleben. Auf der Straße, einem unserer wichtigsten und weitreichendsten Kommunikations-Systeme, haben die Umgangsformen, hat das Benehmen und die Handlungsweise des einzelnen auch andere Beweggründe und Inhalte. Sie werden weitgehend vom Wissen um die Möglichkeiten der persönlichen Anonymität bestimmt und geprägt. Oder könnten Sie sich den nachfolgend wiedergegebenen und nicht aus der Luft der blühenden Fantasie gegriffenen Vorfall in entsprechender Abwandlung im Kreise Ihrer Arbeitskollegen oder gar der Nachbarschaft vorstellen?

„Aus Rache: Bei Tempo 190 nackten Po im Auto gezeigt. Zwei Beifahrerinnen lieferten sich auf der Autobahn ein heißes Duell.

Jo. Köln 27. Mai 1978.

‚Willst Du Dir das wirklich gefallen lassen?' zeterte Frau Ingrid (32), als sich ihr Mann auf der Autobahn Siegburg–Köln von einem BMW 2002 überholen ließ. Die junge Beifahrerin im BMW hatte beim Vorbeizischen spöttisch eine lange Nase gemacht. Der Ehemann, ein Bauingenieur, gab Gas. Er überholte mit seinem Capri 3,0 – und Frau Ingrid zeigte ihrerseits dem Mädchen im BMW einen Vogel.

Jetzt überholte wieder der BMW-Fahrer. Seine Freundin Marianne (19) streckte ihrer Rivalin die Zunge heraus. Beim nächsten Überholen drohte Frau Ingrid mit der Faust.

Dann der Höhepunkt: Marianne kletterte im BMW auf den Rücksitz, preßte einen Zettel ‚Ihr könnt uns mal!' und ihren nackten Po ans Rückfenster. Und das bei Tempo 190! Die Lebensmittelverkäuferin Marianne mußte jetzt für ihren unfreundlichen Gruß 200 Mark Geldstrafe zahlen – Beleidigung!"

Recht so! – Recht so?

Was sind das nur für Autofahrer? Oder Mies-Milieu-Proleten? Oder asoziale Verkehrs-Rowdies? Oder Temperament-Gestörte oder -Geschädigte? Sind's etwa gar psychisch Kranke, deren Verhalten gleich mehrfach gegen geltende Normen verstößt? Gegen die Straßenverkehrsordnung zum Beispiel. Gegen allgemein akzeptierte soziale Normen des Miteinander-Auskommens, Aufeinander-Rücksichtsnehmens. Gegen simpelste Selbstverständlichkeiten der Sicherheit. Oder ließ der Rausch der Geschwindigkeit die Zügel der Selbstbeherrschung ins Schleifen geraten? Machte es etwa einfach „nur Spaß", die anderen, die man ja eh nicht kennt, denen man ja wohl auch nie wieder begegnen wird, zu ärgern, sie zum Durchdrehen zu bringen (was man im häuslichen, nachbarschaftlichen und betrieblichen Bereich in aller Regel schon deshalb unterläßt, weil einen da ja jeder kennt, weil man da ja weiterleben muß)?

Das Auto und die Pille haben den Menschen Freiheiten beschert, die leider allzu häufig in böse Bescherungen münden, als solche fatale und katastrophale Folgen mit sich bringen. Aber nicht des Autos wegen, durch das viele und erlebenswerte Arten der individuellen Freiheit überhaupt erst möglich geworden sind. Und auch nicht der hohen Geschwindigkeiten wegen, wie das einige gleich wieder unbewiesen behaupten werden.

WARUM also dann benehmen sich Menschen so? Eben, das ist die Frage: WARUM verhält sich ein Autofahrer anders als der personengleiche Fußgänger oder Radfahrer? WARUM verhält er sich in einer bestimmten Situation so, WARUM reagiert er nicht anders?

Raffinierte Verfahren

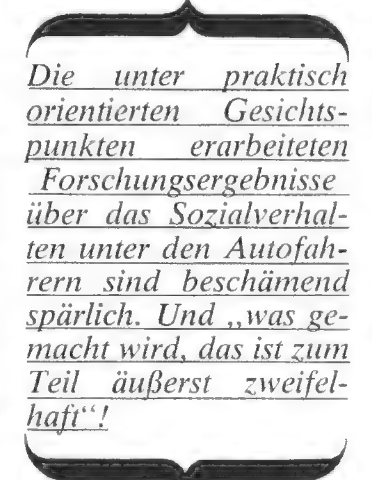
WARUM nur – haben sich zwei Wissenschaftler vom Psychologischen Institut der Universität Münster schon vor längerer Zeit gefragt, WARUM nur wird nicht intensiver mit den Mitteln und Möglichkeiten naturwissenschaftlichen Forschens ergründet, was bestimmte Verhaltensweisen der Autofahrer auslöst? Sie, Dr. Amélie Mummendey und Dr. Thomas Böser, definierten und formulierten ihre im Bereich der Grundlagenforschung anzusiedelnde Arbeit:
„Aggressives Verhalten auf der Autobahn"
und baten die zentrale Forschungs-Förderungsorganisation DFG Deutsche Forschungsgemeinschaft um Finanzierung. Die DFG stimmte zu. Wie man hinter vorgehaltener Hand hören kann, aber unter anderem deshalb, weil die von den Münsteraner Psychologen angewandten Methoden und Verfahren zur Auswertung ihrer Untersuchungsergebnisse raffiniert sein sollen und somit einen Fortschritt für die psychologische Forschung bedeuten könnten. Ihnen geht es um die Anwendung neuer Möglichkeiten: Sie wollen das Verhalten von Autofahrern unter möglichst natürlichen, praxisgerechten Bedingungen analysieren und dann daraus die entsprechenden Schlüsse ziehen.
Auf die Frage, WARUM die Verhaltensweisen des Automobilen Menschen bisher so vorwurfsträchtig nachlässig außer acht gelassen wurden, hört man immer wieder von Wissenschaftlern die – auf einen Nenner gebrachte – Antwort: Ja, WARUM wohl!
An den wissenschaftlich gesicherten Möglichkeiten kann es auch dann nicht liegen, wenn manche meinen, die Psychologen seien die Medizinmänner des 20. Jahrhunderts, und das, was sie täten, das sei, na ja, halt so eine (schwer verständliche) Sache – die Lobbyisten nicht mögen? Fest steht, daß die für verkehrspsychologische Forschungsprojekte bewilligten Mittel lächerlich gering sind, vergleicht man sie mit dem Aufwand im technischen und technologischen Bereich. WARUM?

Ist irgend etwas wichtiger als der Versuch, das Verhalten von Verkehrsteilnehmern mit naturwissenschaftlichen Methoden zu erfassen und zu erklären?

Wo doch hinlänglich bekannt ist und immer wieder betont wird, daß die weitaus meisten Verkehrsunfälle auf das falsche Verhalten der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen sind. Bei neun von zehn Verkehrsunfällen soll's so sein! WARUM? – Und vor allem: Woher weiß „man" dies eigentlich so genau,



wenn doch die verkehrspsychologische Forschung dafür den deutelfesten Beweis oder Nachweis noch immer schuldig ist?



meint nicht nur Dr. Thomas Bösser.
Vielleicht liegt's daran, daß die Verantwortlichen ahnungsvoll befürchten, was durch intensivierte verkehrspsychologische Forschung im Sinne einer interdisziplinären Zusammenarbeit herauskommen könnte. Zum Beispiel, daß in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten enorm viel und leichtfertig am Menschen als noch weitgehend unerforschtem Verkehrswesen vorbeigebaut, vorbeikonstruiert und auch vorbeigestraft wurde.
Interessant ist in diesem Zusammenhang, was der hessische Ministerpräsident Holger Börner stellvertretend für viele aussagegleiche Feststellungen vor der Mitgliederversammlung der hessischen Fahrlehrer formulierte: „Der Schlüssel zu einer entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit liegt also im Verhalten des Menschen. Dieses Verhalten gilt es zu beeinflussen, daß die Kraftfahrer von sich aus und in eigener Verantwortung bereit sind, sich den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs anzupassen." Wieder einmal mehr ist also der Mensch als schwächstes Glied in der Kette des Verkehrsablaufs identifiziert. Doch wohl aber nicht nur der autofahrende, sondern auch der Auto-, Straßen- und Sicherheitseinrichtungen-bauende, der rechtsprechende und strafende Mensch, der Gesetze und Verordnungen machende Mensch. WARUM aber dann wird der Schlüssel zu seiner entscheidenden Verbesserung nicht gefeilt?
Das Ziel der nicht vor Ende '79 abgeschlossenen Untersuchung „Aggressives Verhalten auf der Autobahn" ist es nicht, irgendeine praktische Frage zu beantworten, sondern Grundlagenforschung zu betreiben. Was sich letztlich als Ergebnis in die Praxis umsetzen läßt. Denn angestrebt wird als Fernziel ein mathematisches Modell, das vereinfacht gesagt, die Möglichkeit bietet, festzustellen, unter welchen Bedingungen die Masse der Autofahrer in konkret definierten Situationen wie reagiert. Als Beispiel: Wann fährt ein Autofahrer warum verkehrsgefährdend dicht auf?

Eine homogene Masse

Autofahrer hat man übrigens deshalb gewählt, weil sie unter streng wissenschaftlichen Gesichtspunkten die beste Möglichkeit bieten, halbwegs ordentliche Ergebnisse zu erzielen. Autofahrer sind nämlich eine homogene „Versuchsgruppe", die sich in ihrer Verhaltensweise wenig voneinander unterscheiden. Wohl deshalb scheint das, was auf der Autobahn allgemein als aggressives Verhalten verstanden wird – eine klare und eindeutige Sache zu sein. Klar ist die Definition zum Beispiel der Begriffsinhalte „dichtes Auffahren", „hektisches Lichthupen", „rechts überholen", „aufgeregtes Hupen" und so weiter. Anders im übrigen Alltagsgeschehen. Da gibt es für

das, was man als aggressives Verhalten bezeichnet, viel subtilere Verhaltensweisen und Äußerungsformen.
Die Münsteraner Wissenschaftler wollen folgendes erforschen:

1. Unter welchen Bedingungen treten gefährliche und aggressive Verhaltensweisen im Verkehr auf der Autobahn auf?
2. Wie steht das Verhalten verschiedener Verkehrsteilnehmer in Beziehung zueinander?
3. Welchen zeitlichen Verlauf haben die erfaßten Prozesse?

Mit Videoband und Stoppuhr

„Zur Lösung des Meßproblems machen wir uns zunutze, daß Autofahren unter stark reglementierenden Bedingungen stattfindet, lange geübt wird und daher über eine – im Vergleich zu anderen Verhaltensmustern – geringe Variationsbreite verfügt und zwar von Person zu Person ebenso wie bei derselben Person zu verschiedenen Zeitpunkten. Die Formen der Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in der von uns betrachteten Situation fast ausschließlich auf Signale beschränkt, die mit Hilfe des Fahrzeugs abgegeben werden (Blinken, Hupen etc.) weist eine sehr hohe Konstanz auf – die Voraussetzung ist ja, daß die Bedeutung von Signalen verstanden wird." Um die Beziehungen zwischen dem Fahrer und seiner Umgebung möglichst zuverlässig und umfassend zu erfassen, wird die jeweilige Test-Situation mit einer Videoanlage aufgezeichnet. „Neben den Fahrdaten wie Geschwindigkeit, Pedalstellung etc. werden auch physiologische Größen des Fahrers erfaßt, wie das EKG, das einen Rückschluß auf den Erregungszustand des Fahrers zuläßt."
Aggression, was ist das überhaupt? Der „DUDEN" sagt, Aggression ist ein „affektbedingtes Angriffsverhalten des Menschen, das auf einen Machtzuwachs des Angreifers bzw. eine Machtverminderung des Angegriffenen zielt". Im dtv-Lexikon erfährt man, warum dies so sein könnte: „... bes. als Kompensation verdrängter Antriebe oder Frustrationen angenommen". Also Autofahren als Ersatzbefriedigung, als zum Teil gefährdender Mißbrauch durch einen Menschen, der emotionalisiert die Beherrschung über seine Sinne eingebüßt hat, für den im Extremfall die mehr PS zur gefährdenden Durchsetzung seiner „Machtansprüche", seines Ausgleichsbedürfnisses herhalten müssen? Und was ist mit dem Fahrstil jener Leute, die sich weder über die Gefährlichkeit dessen, was sie machen, im klaren sind, noch darüber, daß sie eine strafbare Handlung begehen? Dr. Bösser: „Wir wollen vermeiden, die in der psychologischen Aggressionsforschung anhaltende Kontroverse über eine zutreffende Definition des Begriffs auszuweiten." So also steht's um eine wissenschaftliche Disziplin, die wesentlich dazu beitragen könnte, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Partner hupen weniger

Aggressives Verhalten ist für Dr. Bössers Crew jenes, „das andere Individuen oder Sachen schädigt, d. h. psychisch oder physisch bzw. materiell beeinträchtigt". Dazu gehört auch dichtes Auffahren, den Vorausfahrenden zum Spurwechsel nötigen, ihn schneiden oder dergleichen. Personen, haben die Münsteraner herausgefunden, reagieren auch dann schon aggressiver, „wenn nur Hinweise vorhanden sind, die mit aggressivem Verhalten allgemein assoziiert werden. So wurde zum Beispiel herausgefunden, daß Personen dann besonders lange und häufig hupten, wenn ein Fahrzeug vor ihnen an der Ampel bei GRÜN nicht gleich anfuhr" und „wenn dieses Fahrzeug hinten sichtbar einen aggressiven Gegenstand liegen hatte" (zum Beispiel einen Aufkleber „Rache"). War der Aufkleber „Rache" durch „Freund" ersetzt, dann hatte man für den „Penner da vorne" gleich mehr Verständnis – es wurde weniger gehupt (wer's nötig hat, jedermanns Freund zu sein, der gibt ja zu, daß er zu schwach ist, um sich durchzusetzen, könnte man vielleicht als Begründung annehmen).
Voraussetzung für die Wirkung solcher „situativer Einflußfaktoren" ist das Vorhandensein einer psychischen Erregung. In unserem Beispiel wurde sie erzeugt durch die entgegen der geläufigen Erwartung aufgetretene Behinderung, gleich bei GRÜN losfahren zu können.
Aber, haben die Wissenschaftler herausgefunden, eine psychische Erregung führt „nicht automatisch", sondern nur unter „bestimmten Bedingungen" zu aggressivem Verhalten. Wenngleich nun alle Leute sehr schnell vom aggressiven Verhalten des anderen reden: Was daran ab wann gefährlich ist und eine Belastung darstellt, das ist ebenso ungeklärt wie die Frage, ob ein Autofahrer etwa aus Langeweile oder um andere zu ärgern zum „Angreifer" wird, stellt Dr. Bösser klar. Man weiß auch keinesfalls, ob es sich dabei dann um ein kontrolliertes oder unkontrolliertes Verhalten handelt. Anders ist's bei der „psychischen Erregung". Man versteht darunter zunächst jenen Zustand, der durch die – exakt meßbaren! –



Veränderungen bestimmter physiologischer Indikatoren, wie zum Beispiel die Erhöhung der Pulsfrequenz, der Herzschlagrate, Verringerung des Hautwiderstandes und – neben weiteren anderen – der Erhöhung des Muskeltonus (= Widerstand) gekennzeichnet ist.

Den Schuldigen suchen

Von ausschlaggebender Bedeutung ist bei der Frage nach einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit aggressiven Verhaltens, welches „emotionale Etikett" der Autofahrer für den jeweiligen Erregungszustand einsetzt: Ärger oder Freude zum Beispiel. Daraus ergibt sich die nicht minder wichtige Antwort auf die Frage, welche Überlegungen die erregte Person hinsichtlich der Quelle oder Ursache für diesen Zustand anstellt. Die Wissenschaftler sprechen in solchen Fällen von Attribuierungs- oder Zuschreibungsprozessen. Die erregte Person versucht die Ereignisse und Ursachen einzuordnen oder zu interpretieren, um sich selbst und ihre Umgebung mit den darin auftretenden Situationen und Ereignissen in einen erklärenden Zusammenhang zu bringen. Und je nachdem, wie die Verursachungszuschreibung ausfällt, ob also eine Person, Sache oder Situation für die „Erregung" als Verursacher identifiziert wird, fallen die Reaktionen aus.

Dies alles erscheint so banal, so: Na, das hätte ich auch ohne die Wissenschaft gewußt. Auch WARUM das so ist? Nur wenn dies geklärt ist, wird's möglich sein, aufgrund der angeborenen, natürlichen Verhaltensweisen zu fehler- und ursachenkorrigierenden Maßnahmen zu kommen, die nicht nur die Zustimmung des Autofahrers finden, sondern die auch durch seine Einsicht von ihm angenommen, ergo akzeptiert werden. Anders also als bei jenen durch Strafandrohung „erpreßten" Verhaltensweisen, die meist nur so gut oder schlecht sind, wie die Möglichkeit der Überwachung. Und wer läßt sich schon gerne überwachen, reißt nicht bei der nächsten Gelegenheit aus?

Alles Auslegungssache?

Die Münsteraner Psychologen sind zu der Erkenntnis gekommen, daß es beim Ausmaß einer Aggression wesentlich darauf ankommt, wie eine „Provokation oder Angriffshandlung" von der dadurch erregten und diese zur „Einordnung" gezwungenen Person interpretiert, also ausgelegt wird. Ob sie sie also „als beabsichtigt oder unbeabsichtigt, als prosozial oder feindselig oder zu egoistischen Zwecken des Aggressors, als freiwillig oder durch ‚höhere Instanzen' gezwungen" betrachtet, einordnet. Zu recht unterschiedlichen Ergebnissen kann es bei der „Einordnung" kommen. Je nachdem ob ein Betroffener, ein Beobachter oder der Handelnde selbst die Interpretation vornimmt. Hohe Übereinstimmung in der Beurteilung dessen, was aggressiv ist, wurde dann festgestellt, wenn die Handlungsalternative des „Opfers" eingeschränkt wurde, der „Angreifer" mit Absicht und auf abträgliche Weise die eigenen Interessen oder die einer anderen „Opferperson" tangiert oder die Angriffshandlung als regelwidrig oder gar illegal eingestuft wurde. Verstärkt wird diese Über-

einstimmung dann, wenn die Angriffshandlung als zerstörend, beleidigend und erniedrigend empfunden wurde. Wird die „Aggression“ besonders laut, besonders schnell und besonders heftig ausgeführt, dann geschieht dies auch relativ schnell bei der Einstufung, Zuordnung und Identifikation des „Angreifers“!
So ist der Mensch, so sind wir halt nun mal: Die von Beobachtern und Betroffenen übereinstimmend als aggressiv bezeichneten Verhaltensweisen wurden von den Handelnden, den „Angreifern“ selbst nicht als aggressiv klassifiziert. So klar und selbstverständlich dies erscheint (wer wird denn schon zugeben, daß er Mist gemacht hat, wenn ihn keiner nachweisen kann!); an diesem Beispiel oder durch diese Erkenntnis wird offenkundig, wie unendlich schwierig es ist, unterschiedliche Aussagen, Beobachtungen und Feststellungen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, der naturwissenschaftlichen Anforderungen gerecht wird.
Die Leute raffiniert ausfragen, befragen? – Zu den bekanntesten psychologischen Phänomenen gehört die Erkenntnis, daß sich kein „Schuldiger“ auf die Frage, ob er etwas Unzulässiges, Verbotenes oder auch nur sozial Geächtetes getan hat, bekennen wird. Wer sich demzufolge mit den Methoden der Befragung zufrieden gibt, der darf sich nicht wundern, wenn dabei nicht viel herauskommt (was nicht zuletzt zu dem bösen Vorwurf an die Adresse der Meinungsforscher geführt hat: Welches Ergebnis sollen wir denn erfragen?). Ein „Angreifer“ wird also nicht zugeben, daß er aggressiv war. Führt man ihm allerdings nach einer gewissen Zeit sein aufgezeichnetes Verhalten im Bild so vor, daß er sich selbst nicht erkennt– dann stimmt auch er mit den anderen in der Beurteilung „aggressiv“ überein. Dann läßt auch er „seine“ Beweise für die Richtigkeit „seines“ Verhaltens nicht mehr gelten.

Auffahren als Forschungsthema

Eine alltägliche Situation: An einer Steigung versucht ein wenig imageträchtiger Zuckel-Pkw mit einer maximalen Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern einen Lastzug zu überholen. Da rauscht von hinten mit full speed – wie man heute anstelle von Vollgas sagt – ein Superschlitten an das ärgerliche Hindernis heran. Er muß aus etwa 200 Stundenkilometern Geschwindigkeit herunterbremsen – und fährt dicht auf. Den landläufigen Vorurteilen entspricht es, wenn man nun annimmt, daß dieses Dichtauffahren deshalb erfolgt, weil der schnelle Hirsch seinem ihm in die Quere gekommenen Zuckel-Partner die Absicht zuschreibt, daß er ihn aus Unachtsamkeit oder gar absichtlich hat auflaufen lassen, behindert. In dieses Denkschema gehört weiter, daß der Langsamere nun wiederum vom Schnelleren annimmt, daß er ihn ärgern will und ihm in aggressiver Absicht auf die Blechpelle rückt. Zum sachlich berechtigten Ärger kommt die emotionalisierte Zuordnung – und schon kann aus der Erregung eine gefährliche Aggression werden. Für den PS-Bullen ist es vorübergehend selbstverständlich, daß er einen Anspruch auf Durchsetzung seiner höheren Geschwindigkeitsmöglichkeit hat. Das, haben die Münsteraner Forscher herausgefunden, empfindet er aber keinesfalls als aggressiv. Im Gegensatz zum „Angegriffenen“. Und jetzt kommt etwas Erstaunliches bei den Untersuchungsergebnissen zum Vorschein: Der auf diese Art beim Angegriffenen produzierte psychische Erregungszustand „führt nicht quasi automatisch zu ebenfalls aggressiven Reaktionen, also Angriffen gegen andere Autofahrer im Umfeld. Vielmehr muß die Person die Verursachung für die erhöhte Erregung, die sie verspürt, einer anderen – etwa vorausfahrenden, gerade überholenden oder ihr folgenden Person zuschreiben und sie muß ihrer Erregung gleichzeitig das Etikett oder die Interpretation ‚Ärger‘ ‚Wut‘ (und) ‚Entrüstung‘“ anhängen: erst „dann wird ein Angriff dieser Person auf die subjektiven Ärger verursachende Person (in unserem Fall der schnelle Flitzer) wahrscheinlich“.
Extrem unangenehme Umgebungsbedingungen wie zum Beispiel große Hitze oder schrecklicher Lärm – führen zu einer Verringerung der aggressiven Reaktionen bei ärgerlich erregten Personen. WARUM? Auch das ist erstaunlich: Nur wenn die extrem belastenden Umwelt-Stressoren (Hitze, Krach) ganz oder teilweise fehlen, konzentriert sich der Verdacht der Erregungsverursachung auf eine „ebenfalls anwesende Person“. Also „die Annahme, je größer oder intensiver die Streßeinwirkung desto intensiver die aggressive Reaktion, ist nicht sinnvoll“.

Stau als Ursache nicht zwangsläufig

Die Staus und Schlangen auf der Autobahn oder selbst „unerträglicher Lärm“ führen nach den bisherigen Forschungs-Ergebnissen von Dr. Amélie Mummendey und Dr. Thomas Bösser ebensowenig zwangsläufig zu aggressivem Verhalten wie eine hohe Personendichte. Das gleiche gilt, wenn erkannt wird, daß jemand deshalb „aggressiv“ fährt, weil er ein „wichtigeres Ziel“ verfolgt als das eigene: Krankenwagen oder Polizeifahrzeuge im Einsatz zum Beispiel.
Das Münsteraner Forscherteam geht davon aus, daß

grundsätzlich ein Geschwindigkeitsanspruch besteht, der sich an der Verkehrssituation orientiert. Aber er verändert sich langsamer als diese. „Wenn etwa plötzlich der Verkehr dichter wird, währt der Geschwindigkeitsanspruch noch eine Weile fort, bis er sich den neuen Bedingungen angepaßt hat.“

Und diese Anpassungszeit kann, nein, sie ist bei manchen ganz einfach zu lang. Es fehlt viel zu oft die Einsicht, also die Fähigkeit zu erkennen, daß man halt nun mal nicht allein auf der Straße ist, daß Rücksichtnahme mit der Konsequenz, das eigene Ziel nicht wie vorgenommen zu erreichen, besser ist als bedrohende oder gar zerstörende Aggression. Da unser Verkehr aber immer dichter wird, steigt die Bedeutung der „Ursachenattributierung“, weil sie eine wesentliche Vermittlungsgröße zwischen Situation und Reaktion, zwischen richtiger und falscher Einordnung eines gefahrenträchtigen Zustandes ist. Wesentliche Forschungsarbeiten sehen die Wissenschaftler deshalb in der Erfassung und Beschreibung der „motivational-emotionalen Komponente im Verhalten von Autofahrern“. Denn wie gesagt, sie wollen wissen, WARUM verhalten sich Autofahrer so.
Es treten im Alltagsverkehr eine Vielzahl von Situationen auf, für die Autofahrer keine vorbereitete und angepaßte Reaktion parat haben. Wer nicht umsichtig und vorsichtig ist, der verliert schnell die Beherrschung, gerät immer tiefer in den Strudel der Aggression und Gefahr. Schuld mag unter anderem auch das auf der Straße eingeengte Sozial- und Kommunikationsverhalten sein. Man fühlt sich anonym – wenngleich nicht isoliert. Aber damit wächst die Gleichgültigkeit gegenüber dem anderen, und im gleichen Maße steigt das Bedürfnis, sich selbst durchzusetzen. Denn wenn man sich anonym fühlt, fühlt man sich auch nicht mehr unter der Kontrolle der üblichen sozialen Normen. Die Negativwirkung: „Schlechte“ Tendenzen und Eigenarten brechen durch, die sonst durch ein angepaßtes Sozialverhalten unterdrückt oder zumindest kontrolliert werden.

Der fatale Irrtum: Glaube an die Vernunft

Weiß man einmal präzise, warum sich jemand wie verhält, dann kann man sich endlich einmal am Menschen orientieren. Dann erst. Denn heute wird immer noch davon ausgegangen, daß sich der Bürger, der Autofahrer und Verkehrsteilnehmer absolut rational, also absolut vernünftig verhält. Davon gehen alle aus, einschließlich die Verkehrsplaner und Straßenbauer – was man an ihren Ergebnissen ja oft und leicht erkennen kann. Würden Verkehrswissenschaftler zum Beispiel die Gefühlskomponenten berücksichtigen, die eine wohl weitgehend mißachtete wenngleich außerordentlich wichtige Rolle spielen – vielleicht wäre der Verkehrsablauf schon heute menschlicher. Bleibt also zu hoffen, daß man den Münsteranern jene Chancen bietet, die in der Automobiltechnik längst zur Selbstverständlichkeit geworden sind: Mittel für eine den Fortschritt und die Sicherheit fördernde Forschung.

Wolfgang Schachermeier



Bundesrichter Dr. Dr. Richard Spiegel (zweiter von links) überreichte dem ACE-Vorsitzenden Ludwig Gosepath als Herausgeber und Chefredakteur Ernst Bauer (rechts) für das Redaktionsteam der Zeitschrift die silberne Ehrenschale und eine Urkunde. Foto: Thomaß

Kampf gegen den Verkehrstod mit der Schreibmaschine

Vierter Christophorus-Preis für das Team von ACE Lenkrad

Er watet noch immer durch knietiefes Wasser – der heilige Christophorus, Schutzpatron aller Verkehrsteilnehmer und Sinnbild eines unter Journalisten begehrten Preises. Der HUK-Verband hat ihn ausgelobt, um alljährlich „hervorragende publizistische Leistungen, die der Hebung der Verkehrssicherheit dienen", zu würdigen. Auch wenn die Liste der Preisträger immer länger wird, so ist die Tatsache beachtenswert, daß das Journalisten-Team der ACE-Clubzeitschrift Lenkrad jetzt für das Wettbewerbsjahr 1977 zum vierten Mal den Christophorus-Preis erhielt. Erstmals wurde 1969 ein freier Mitarbeiter der Redaktion ausgezeichnet mit einem Autoren-Sonderpreis und einem Scheck über 1000 Mark. Sein Thema galt den Linksfahrern auf der Autobahn, erregte Bonner Politiker und manchen Brummi-Funktionär, weil's den falschfahrenden Lastzug-Piloten allzu hart ans Lenkrad gegangen war und fiel schließlich der Jury auf. Einige Jahre – im Juni 1971 – später kam die erste Silberschale, in deren Mitte der heilige Christophorus prangt: Damals war in Stuttgart noch der SPD-Innenminister zur Feierstunde gebeten worden – geblieben ist indessen nur noch eine große Koalition in unserer Redaktion. Am 6. Juni 1975 nahm der damalige Chefredakteur Claus Plage einen Autoren-Team-Preis in Empfang, dotiert mit 750 Mark. Und am 15. Juni 1978 erhielt ACE Lenkrad wiederum eine Silberschale, weil – so die Laudatio – „ACE Lenkrad mehrfach in verständlicher Form die Probleme ‚Kinder im Verkehr' und ‚Kinderverkehrserziehung' nahebrachte. Zahlreiche praxisbezogene und verhaltensbildende Hinweise gaben den Verkehrsteilnehmern wertvolle Hilfen. Damit hat sich ACE Lenkrad unter den Autozeitschriften einen besonderen Platz erobert."

Für die Journalisten in der personell recht kleinen Lenkrad-Redaktion war der Preis eher Anlaß zum Nachdenken: Von Jahr zu Jahr habe es der Journalist schwerer, das so wichtige Thema Verkehrssicherheit zu bearbeiten. Neben dem immer komplizierter werdenden Verkehrsrecht wuchere das Dickicht der zahllosen Verordnungen und Vorschriften.

Die Schwierigkeiten des Journalisten bestünden aber weniger darin, die komplizierte Materie zu durchdringen. Weitaus aufwendiger sei es, den oft erheblichen Widerstand derer, die solches Dickicht aufrichten, zu überwinden, um die Zusammenhänge jedermann verständlich machen zu können. Wer hierbei nicht die Stütze seines Verlages habe, müsse sich allein aus wirtschaftlichen Gründen schwertun.

Auch die gelegentlich aggressive Werbung für schnelle Autos oder Motorräder erweist sich nach Auffassung der Lenkrad-Redaktion als Hemmschuh für die Breitenarbeit auf dem Sektor Verkehrserziehung. Oft könne eine Anzeigenseite mehr kaputtmachen als auf vielen redaktionellen Seiten wiedergutgemacht werden kann, hieß es in einer Pressemitteilung des ACE.

Mit Blick auf die Werbeagenturen und Verkehrspolitiker erinnerte der ACE daran, daß Verkehrssicherheit viel zu wichtig ist, um Profilierungssüchtigen die Plattform für unnötigen Aktionismus zu geben. Mißbräuche dieser Art müßten von kritischen Journalisten mehr denn je aufgedeckt werden – vor allem dann, wenn die „Zahlmeister solcher Kampagnen aus Steuergeldern" mehr im Vordergrund stehen als die Sache Verkehrssicherheit.

Auch der Vorsitzende des HUK-Verbandes, Dr. Hermann Flath, richtete an die Massenmedien die Aufforderung, vom Werbeleitbild der „Ungebundenheit und Freiheit" der Zweiradfahrer wegzukommen. Von 1000 Kleinkraftradfahrern würden pro Jahr 300 in einen Unfall verwickelt. Überproportional hoch sei besonders das Unfallrisiko unmittelbar nach der Fahrprüfung beim Umsteigen auf eine schwere Maschine.

Jeder 20. Zweiradfahrer erleide bei einem Unfall tödliche Verletzungen. Allein das Tragen eines Schutzhelms setze das Risiko tödlicher Verletzungen bereits um 50 Prozent herab. Bei Ausschöpfung aller Sicherheitsmaßnahmen müsse es also möglich sein, auch bei Zweiradfahrern von dem 20- bis 30fachen Verletzungsrisiko im Vergleich zu Autoinsassen herunterzukommen.

INTER Wolfsburg.

Als das VW-Team zum internationalen Wettbewerb antrat, wurde es immer besser. Denn zu der VW-Mannschaft stießen viele Mitarbeiter aus vielen Nationen. Sie kamen, weil sie die besten Voraussetzungen bei VW fanden, mehr aus ihrem Leben zu machen. Sie wurden nicht nur fachlich ausgebildet, um Volkswagen ebenso gut bauen zu können wie die Wolfsburger. In manchen Ländern erhielten viele auch ihre erste gründliche Schulbildung durch VW.

Heute beherrschen diese VW-Mitglieder ihre eigene Produktion und alles, was dazu gehört vom Materialeinkauf bis zum Wagenverkauf. Und — ob in Mexiko oder Indonesien, in Afrika oder Brasilien — diese aktive Volkswagen-Mannschaft hat die Volkswirtschaften ihrer Heimatländer auf die Beine gebracht. Denn wo man Autos baut, werden Materialien, Rohstoffe und Zubehör gebraucht. Handel, Handwerk und Dienstleistungsbetriebe bekommen Aufträge und brauchen Mitarbeiter.

Sie sehen, wenn der Ball einmal ins Rollen kommt, dann läuft und läuft das Wirtschaftsspiel. Der wichtigste Unterschied zum Fußball: Es gibt mehr Mitspieler als Zuschauer. Denn den Spielgewinn will sich niemand entgehen lassen.

VW ist mehr als Autos.





Ab heute nur noch mit Helm


Der
Sicherheitstip
vom auto club ACE europa
fürs Schwarze
Brett
Juli
27
Donnerstag

Anzeige

Damit Sie nicht länger suchen müssen:

Grundig WKC 2835 VD mit Sendersuchlauf

Das neue WKC 2835 VD ist ein Cassetten-Autoradio der Spitzenklasse. Es hat eine ungewöhnlich komfortable Ausstattung – nur keinen „Prestige"-Preis.

Mit dem WKC 2835 VD behalten Sie das Steuer fest in der Hand.
Denn zu Ihrer Sicherheit verwirklichte Grundig ein Konzept, das hohe Ansprüche an den Bedienungskomfort erfüllt. So hat das WKC 2835 VD nicht nur drei UKW-Stationstasten, sondern auch einen elektronischen UKW-Sendersuchlauf.
Der Verkehrs-Decoder für Sender- und Durchsagekennung läßt keine Verkehrsdurchsage entgehen. Auch während der Durchsage versäumen Sie nichts, denn die Cassette wird solange angehalten.

Vollstereo für das volle Klangvergnügen
Mit dem WKC 2835 VD können Sie UKW-Sender **und** Cassetten-Musik in Stereo hören – mit vollen 14 Watt Ausgangsleistung! Ohne Knacken und Prasseln, denn das WKC 2835 VD hat die Elektronische Stör-Austastung (E. S. A.).

Aber das sind nur die wichtigsten Vorteile. Mehr zeigt Ihnen gern Ihr Grundig Fachhändler. Auch wenn Sie lieber selber suchen als suchen lassen: Als WKC 2535 VD gibt es das vorgestellte Cassetten-Autoradio auch ohne Sendersuchlauf, dafür aber noch preiswerter.
Grundig fürs Auto hält Sie mobil. Wie die nächsten Seiten zeigen.



Die Sicherheit eines großen Namens.



Hier funkt's! Das Grundig

CB-Funk ist für alle da!
Auf dem „Citizen-Band" kann jeder in Sprechfunk-Kontakt bleiben. Mit den Mobilgeräten sogar gebühren- und genehmigungsfrei! Auf allen 12 Kanälen!
Das verbessert die Kommunikation von Autofahrern untereinander. Das erweitert die beruflichen Möglichkeiten. Das kann ein Hobby werden.

Alle Grundig CB- und Radio-CB-Geräte haben ein außergewöhnlich hohes technisches Niveau. Sie bieten bei modernster Konzeption ein ausgesprochen günstiges Preis-/Leistungsverhältnis! Überzeugen Sie sich bitte selbst. Im Detail! Ihr Grundig Fachhändler informiert Sie gern ausführlicher.

Heimstation CBH 2000
Für AM- und FM-Betrieb! Passend zur Mobilstation die leistungsstarke Heimstation: 12 Kanäle, PLL-Synthesizer, Rauschsperre. Mit digitaler Kanalanzeige. Kopfhöreranschluß, NF-Verstärker und HF-Regler. Trotz hervorragender Technik ungewöhnlich preiswert.

Lieferbar ca. ab Juni 1978.

Mobilstation CBM 200
Für AM- und FM-Betrieb! Fürs Auto, fürs Boot oder für den Caravan. 12 Kanäle, PLL-Synthesizer! Rauschsperre: Integrierter NF-Verstärker.
Für Anschluß eines Selektivruf-Moduls vorbereitet. Ausgezeichnete Eingangsempfindlichkeit. Optimale Kanaltrennung. Mit Mikrofon und Montageteil. Überraschend preiswert bei dieser Ausstattung!
Lieferbar ca. ab Juli 1978

Das Parallelgerät für AM-Betrieb: **CBM 100** (ohne Abb.)

Handsprechfunkgerät CB 10
Immer dabei, immer zur Hand. Ungewöhnlich leistungsstark. Durch PLL-Synthesizer auf 12 Kanälen sofort sende- und empfangsbereit! Rufton. Feldstärkemesser (S-Meter) mit integrierter Batterieladeanzeige. HF-Regler, Rauschsperre. Anschluß für NC-Accus. Mit Bereitschaftstasche und Trageriemen.

Lieferbar ca. ab Juli 1978.

CB 10

WK/CB 2030 Digital

CB/AS 200

CBH 3000

CB-Spitzen-Programm.

Autoradio-/CB-Kombination
WK/CB 2030 Digital
Mit Mittelwelle, UKW-Stereo, Verkehrs-Decoder und digitaler Frequenzanzeige (umschaltbar auf Uhrzeitanzeige). Funkteil mit 12 Kanälen, PLL-Synthesizer. Für AM- und FM-Betrieb! Digitale Kanalanzeige. Dieses sensationelle Gerät kostet nicht mehr als ein Vollstereo-Cassetten-Autoradio!

Lieferbar ca. ab August 1978.

Mobilstation CB/AS 200
Für AM- und FM-Betrieb! Mit seinem Mikrofon haben Sie die Bedienung im Griff. Durch Kompaktformat ist das eigentliche Gerät („Black Box") überall leicht zu montieren. 12 Kanäle, PLL-Synthesizer, digitale Kanalanzeige. Integrierter Selektivruf! Anschluß an Autoradio-Lautsprecher.

Lieferbar ca. ab Juli 1978.

Heimstation CBH 3000
Für AM- und FM-Betrieb! Da bleibt kein Wunsch mehr offen... 12 Kanäle, PLL-Synthesizer, Kanal-Suchlauf, digitale Kanalanzeige, Rauschsperre, Rauschfilter. 2 Instrumente für Feldstärke/HF-Ausgangsleistung/Stehwellenverhältnis-Messung und für FM-Mittenanzeige. Besonders wichtig: Integrierter Selektivruf – 810 verschiedene Selektivruf-Tonfolgen digital anwählbar!

Lieferbar ca. ab September 1978



Die Sicherheit eines großen Namens.

Stark aktiv! HiFi nach DIN 45500! Die neue Grundig Zweiweg-Aktiv-Box L/U 200 HiFi.

Die Aktiv-Box L/U 200 HiFi von Grundig ist ein starkes Stück. Denn sie arbeitet nicht nur im 2-Weg-System (1 Tieftonlautsprecher, 1 Hochtonlautsprecher), sondern sie hat auch einen eigenen Verstärker. Damit entwickelt sie die für Autolautsprecher aufsehenerregende Leistung von 15 Watt. In HiFi-Perfektion nach DIN 45500! Verbunden mit dem Verstärker des Autoradios verfügt die Grundig Aktiv-Box über Reserven, die kaum auszuspielen sind. Sie überzeugt jedoch nicht allein durch Kraft, sondern auch durch ein brillantes Klangbild. Es ist so transparent und natürlich, wie es im Auto bisher kaum für möglich gehalten wurde!

Lieferbar ca. ab Juli 1978.

Wenn Sie mehr über unser Programm fürs Auto wissen wollen: Der Fachhandel – und nur dort gibt es Grundig – informiert Sie gern! Oder schreiben Sie uns bitte.

GRUNDIG AG, 8510 Fürth/Bay.



Die Sicherheit eines großen Namens.


Der
Sicherheitstip
vom auto club ACE europa
fürs Schwarze
Brett
Juli
27
Donnerstag

ACE-Mitglieder sind jetzt alle bei der DRF

Auch Ehegatten und Kinder genießen die Vorteile der Luftrettung.

Auf einem südfranzösischen Campingplatz rammte sich der sechsjährige Mirko Stockhaus aus Dortmund seinen Fahrradlenker in den Bauch. Ein paar Tage später kämpften die Ärzte im Krankenhaus von Beziers um das Leben des Kindes, denn die Bauchspeicheldrüse war verletzt worden und es war zu bösen Komplikationen gekommen.

- **Am 30. Mai wurde Mirko operiert. Etwa eine Woche später flog ihn die Deutsche Rettungsflugwacht im Auftrag des ACE mit einer Chartermaschine nach Hause.**
- **So läßt der ACE jetzt helfen, wenn Ärzte die Rückführung nach Hause anordnen, denn alle ACE-Mitglieder sind jetzt auch Mitglieder der DRF.**
- **Dies ist im Beitrag inbegriffen.**

Sie holten Spendernieren nach Freiburg und evakuierten 36 Deutsche aus dem zypriotischen Krisengebiet. Sie charterten eine Boeing 707, um den an Lassa-Fieber erkrankten Tropendoktor Mandrella nach Hamburg zu fliegen und schafften Entwicklungshelfer aus Kabul (Afghanistan) und einen Forscher der „Trans-Sahara-Expedition" aus dem Sudan zurück in deutsche Krankenhäuser. Einen verunglückten Taucher überführten sie samt Druckkammer in einer Swissair-Sondermaschine von Malta nach Berlin-Tegel, und ihre drei in Rettungszentren stationierten Helicopter sind von Tagesanbruch bis zur Nacht im Einsatz, wenn es gilt, schnellste Notfallhilfe zu bringen. Diese Leistung des ACE gilt sogar für die Anliegerstaaten des Mittelmeeres und damit über Europa hinaus.

Die Deutsche Rettungsflugwacht (DRF), am 13. April 1973 erstmals alarmiert, hat jetzt – einmalig in der Bundesrepublik – gleich einen ganzen Autoclub als Mitglied aufgenommen: Denn noch rechtzeitig zur Sommerreisesaison 1978 schloß der ACE mit der DRF einen Rahmenvertrag ab, der praktisch bedeutet, daß alle ACE-Mitglieder bei der DRF sind, ohne daß sie dafür einen Pfennig mehr Beitrag bezahlen müssen. Die Stuttgarter Luftrettungs-Profis, die zwar schon Nachahmer gefunden haben (so kopiert die „SOS-Flugrettung" die DRF-Werbung fast aufs Komma, obschon sie höhere Preise nimmt und nur ein vergleichsweise geringeres Luftrettungspotential bieten kann), verfügen denn auch über die größte Erfahrung in dieser schwierigen Materie und die besten nationalen und internationalen Kontakte.

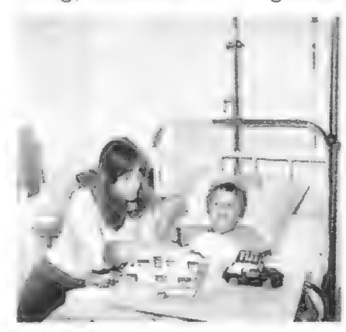
Allein 1977 flogen ihre drei Rettungshubschrauber in Rendsburg, Ludwigsburg bei Stuttgart und Karlsruhe 1834 Einsätze und nach einer offiziellen und nachprüfbaren Zählung hat die DRF in den ersten fünf Jahren mehr als 5700 Flugstunden für die Rettung aufgebracht. Den Wert dieser Ziffern mag bemessen, wer weiß, daß Flugstunden im Schnitt runde 2000 Mark kosten und selbst im Hubschrauber kaum unter 700 bis 800 Mark abgewickelt werden können.

Mehr als 1100 überregionale Einsätze wurden in der internationalen Alarmzentrale der DRF, in der rund um die Uhr geschulte Fachleute durch modernste Kommunikationstechnik nahezu mit der ganzen Welt verbunden sind, bisher organisiert.

So war denn auch der Einsatz Nummer 1387 fast schon Routine, als der ACE am 6. Juni im Rahmen dieses Abkommens den ersten Luftrettungstransport für eines seiner Mitglieder bestellte. Wilfried Stockhaus, Betriebsrat in einem großen Dortmunder Metallbetrieb, Hoesch Hüttenwerk AG, hatte seinen Autoclub um satzungsgemäße Hilfe gebeten, als die Sache mit dem kleinen Mirko passiert war. Krankenrücktransporte gehörten zwar schon bisher zum Leistungsprogramm des ACE, aber je weiter die Entfernungen werden, desto problematischer wird die Rückholung im Krankenwagen. Wilfried Stockhaus und seine Familie waren – zufällig – die ersten, die von der den Mitgliedern noch nicht bekannten Leistungssteigerung des ACE etwas hatten.

Am 9. Juni startete dann um 7.49 Uhr die zweimotorige Turbo-Prop vom Typ Merlin am Flughafen in Schwäbisch Hall. Pilot Hans Scherbauer und sein Copilot Klaus Gnamm steuerten die beim „Hoheloher Flugdienst" von der DRF gecharterte Maschine nach Südfrankreich. An 14 deutschen Flughäfen lagern komplette Rettungssets der DRF, die von einem medizinischen Zentraldepot in Stuttgart aus betreut werden. Mit diesen Sets (sie enthalten Herzüberwachungsgeräte, Sauerstoffausrüstung, Notarztkoffer, Absaugeeinheit und anderes ärztliches Gerät sowie Verbandsmaterial) werden die Flugzeuge in kürzester Zeit nach den Anforderungen des Transportes, die ausschließlich der Arzt diktiert, umgerüstet. Ob Linienmaschine oder Privat-Jet: Die DRF-Sets machen aus herkömmlichen Flugzeugen jeder Größe Ambulanzflugzeuge, in denen ein schonender und medizinisch jederzeit überwachbarer Transport erst möglich wird.

Um 10.04 Uhr landete die Merlin auf der kleinen Piste des Flugplatzes von Beziers. Ständig über Bordfunk mit der DRF-Zentrale in Verbindung, hatte der mitfliegende



Bei einem Fahrradunfall in Südfrankreich rammte sich der sechsjährige Mirko Stockhaus die Lenkstange in den Bauch. Die lebensgefährliche Verletzung mußte noch in Beziers operiert werden.

Arzt, Dr. Gerhard Meisel, bereits Kontakt mit dem Krankenhaus von Beziers aufgenommen. Meisel, Leitender Arzt für Anästhesie am „Diak" (Diakonissenkrankenhaus) in Schwäbisch Hall, koordiniert den Einsatz der Ärzte für die DRF.
Dr. Meisel: „Zur Zeit kommen fast täglich Hilferufe aus ganz Südeuropa. Nicht selten sind darunter Problemfälle wie frische Herzinfarkte oder Querschnittslähmungen nach einem Unfall." Für alle diese Notfälle sind die Maschinen ausgerüstet.
Bei Mirko handelte es sich allerdings um keinen dieser Problemfälle. Nur fünf Minuten dauerte es, bis der Junge mit dem Krankenwagen in Begleitung seiner Mutter ans Flugzeug gebracht wurde. Rettungssanitäter Eduard Franke, der ab Schwäbisch Hall mitgeflogen war, half beim Umbetten in die Maschine. Um 10.30 Uhr nahm die Merlin mit dem Kennzeichen D-IOTF wieder Kurs in Richtung Bundesrepublik. Beim Flug in 7000 Meter Höhe von Beziers über Genf nach Luxemburg und Düsseldorf brauchte sich der Arzt nur um Puls und Blutdruck zu kümmern. Der Junge überstand den Flug gut. Nach zweieinhalb Stunden landete das Flugzeug auf der Piste des Arnsberger Fluggeländes. Über Bordfunk war wieder die Einsatzleitung und von ihr das Krankenhaus verständigt und ein Notarztwagen bestellt worden. Er brachte den kleinen Patienten ins Dortmund-Brakeler Knappschaftskrankenhaus.
Eine Woche später wurden die Fäden gezogen und Mirko durfte wieder nach Hause. Sein Vater zu Lenkrad-Reportern: „Ich bin so froh, daß der ACE uns geholfen hat, darüber sollte man mal was schreiben . . ." Und recht nüchtern zog Wilfried Stockhaus noch eine andere Bilanz: „Wenn einem so etwas passiert, dann weiß man erst, was man an seinem ACE hat, vor allem, wenn man mal vergleicht, wie gut man wirklich abgesichert ist, denn daß diese Leistung unbegrenzt ist, gibt es ja auch sonst nirgendwo, soweit ich weiß."
In der Tat führt die DRF alle vom ACE übertragenen Krankentransporte aus Europa einschließlich der Kanarischen Inseln und der Madeira-Inseln sowie der Anliegerstaaten des Mittelmeeres durch. An den entstehenden Kosten beteiligt sich der ACE entsprechend seiner Leistungs- und Schutzbriefordnung mit 2000 Mark je Person (also für das ACE-Mitglied, den mitreisenden Ehegatten und die nicht in Arbeit stehenden Kinder). Kosten, die nicht gedeckt sind, trägt die DRF in unbegrenzter Höhe.

jms

Wenn Sie in Not sind:

Rufen Sie die Notrufnummer 07 11/53 44 44 (ACE-Hauptverwaltung) an.

Sagen Sie dem ACE, wo sich der Patient befindet. Der ACE alarmiert dann die internationale Notrufzentrale der Deutschen Rettungsflugwacht, die – sofern ein Arzt die Notwendigkeit des Rückfluges bestätigt – alle erforderlichen Schritte einleitet.



Wie am Schnürchen klappte der Rückflug in die Heimat mit der Merlin III der Deutschen Rettungsflugwacht. Das Bild zeigt die Maschine vor dem Start in Beziers.

Bestellschein auf Seite 59

Ab 1979

neue Beiträge und neue Leistungs- und Schutzbriefordnung mit bedeutenden Leistungsverbesserungen

Der ACE-Beirat beschloß am 22. Juni 1978 nach eingehender Debatte eine neue Beitragsordnung und eine neue Leistungs- und Schutzbriefordnung, die ab 1979 in Kraft treten.

Die Geschäftsführung wies darauf hin, daß der günstige Schadensverlauf bei der Kraftfahrt-Pannenversicherung und die Möglichkeit, in Zukunft Pannenhilfe durch den ACE als Vereinsleistung zu erbringen, es der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung ermöglichen, die Prämie für die Kraftfahrt-Pannenversicherung ab 1979 von 20 Mark auf zehn Mark herabzusetzen, weil unter anderem dann der ACE die Pannenhilfe bis zu 40 Mark pro Fall finanziert. Hier zeigt sich die gemeinwirtschaftliche Einstellung der Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung, die bereit ist, die Prämie zu senken, wenn sie mit einer niedrigeren Prämie die gestellte Aufgabe erfüllen kann.

Auf Vorschlag des ACE-Vorstandes hat der Beirat diese Gelegenheit benutzt, diese 10 Mark dem ACE-Beitrag zuzuschlagen, um damit einen vereinseigenen, weitgehend mobilen Pannendienst einzurichten und allen Mitgliedern zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus wird ab 1979 die Zeitschrift ACE LENKRAD den Mitgliedern per Post zugestellt. Kollege Lutz Gosepath hat in seinem Leitartikel in dieser Ausgabe die vorbildlichen Leistungsverbesserungen eingehend erläutert. Nach diesem Beschluß erhöht sich der ACE-Beitrag von 28 auf 38 Mark.

Nicht erhöht werden die Gesamtbeträge: In der Gruppe 2 mit 48 Mark und in der Gruppe 4 mit 108 Mark bleiben sie bestehen.

In diesen Beitragsgruppen gibt es nur eine andere Verteilung des Gesamtbeitrages zwischen ACE und den Volksfürsorge-Versicherungen. Lediglich in der Beitragsgruppe 1 und 3 erhöht sich der Gesamtbeitrag um 10 Mark. Dafür gibt es dann aber auch die an anderer Stelle beschriebenen Leistungsverbesserungen, die weit mehr als 10 Mark kosten. Im übrigen erhalten alle Mitglieder einen Brief, in dem die Veränderungen erläutert werden.

Ernst Baumann

Beitragsordnung ab 1. 1. 1979

1. Der ACE-Beitrag und die Versicherungsprämien sind im voraus zu zahlen. Näheres über den Beitragseinzug regelt die vom ACE beauftragte Inkassostelle der ACE-Wirtschaftsdienst GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50 (Bad Cannstatt).

2. Der ACE-Beitrag und die Versicherungsprämien betragen im Kalenderjahr:

Gruppe 1		
ACE-Clubbeitrag		**38 DM**
Gruppe 2		
ACE-Clubbeitrag		38 DM
+Versicherungsprämie:		
Kraftfahrt-Pannenversicherung		10 DM
Gruppenbeitrag		**48 DM**
Gruppe 3		
ACE-Clubbeitrag		38 DM
+Versicherungsprämien:		
Verkehrs-Rechtsschutzversicherung	58 DM	
Verkehrs-Unfallversicherung	2 DM	
Versicherungsprämien	60 DM	**60 DM**
Gruppenbeitrag		**98 DM**
Gruppe 4		
ACE-Clubbeitrag		38 DM
+Versicherungsprämien:		
Verkehrs-Rechtsschutzversicherung	58 DM	
Verkehrs-Unfallversicherung	2 DM	
Kraftfahrt-Pannenversicherung	10 DM	
Versicherungsprämien	70 DM	**70 DM**
Gruppenbeitrag		**108 DM**

3. Unter Verzicht auf Beitrittsgebühren beträgt der Gruppenbeitrag in dem Kalenderjahr, in dem die Mitgliedschaft beginnt, für jedes angefangene Quartal ein Viertel des Jahresbeitrages.

Bei einem Wechsel der Beitragsgruppe ist der neue Gruppenbeitrag am Beginn des Quartals, in dem der Wechsel stattfindet, zu zahlen. In den Gruppenbeiträgen der Beitragsgruppen 2, 3 und 4 sind die Versicherungsprämien vom Versicherungsbeginn bis zum Jahresende enthalten. Bei Austritt nach § 3 Ziff. 5 der ACE-Satzung gilt diese Regelung entsprechend.

4. Club- und Versicherungsleistungen jeder Art können nur in Anspruch genommen werden, wenn der jeweilige Gruppenbeitrag in voller Höhe im voraus bezahlt ist und keine Beitragsrückstände bestehen. Ereignisse vor Beginn der Mitgliedschaft können nicht abgedeckt werden.

5. Jede Änderung der Wohnanschrift, des Namens, der Bankverbindung, der Bankleitzahl und der Kontonummer ist umgehend der Hauptverwaltung – Inkassostelle – schriftlich unter Angabe der Mitgliedsnummer mitzuteilen. Bei Beendigung der Zugehörigkeit zu einer der im DGB vereinigten Gewerkschaften ist eine schriftliche Mitteilung ebenfalls erforderlich.

6. Beitragsüberweisungen, aus denen nicht Mitgliedsnummer und Name mit vollständiger Anschrift hervorgehen, werden vom Inkassobeauftragten – ACE Wirtschaftsdienst GmbH – nicht an den ACE weitergeleitet; in diesem Falle gilt der Beitrag als nicht gezahlt.

7. Für Mahnungen werden Gebühren erhoben.

8. Die zur ordnungsgemäßen Erfüllung unserer Vertragsverhältnisse erforderlichen personenbezogenen Daten der Mitglieder werden in Dateien gespeichert.
Die Einhaltung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes – BDSG – wird zugesichert.

Gläserne Taschen

der ACE legt Rechenschaft ab

1977

ein erfolgreiches Jahr für den ACE und seine Mitglieder



Ernst Baumann

Gesunde finanzielle Verhältnisse sind die Voraussetzung für gute Mitgliederbetreuung und die Gewährung von optimalen Unterstützungen und Hilfen an die Mitglieder des ACE. Der für die Finanzen zuständige stellvertretende Vorsitzende und Geschäftsführer des ACE und Geschäftsführer der vier dem ACE gehörenden Gesellschaften, Kollege Ernst Baumann, berichtete in der letzten Beiratssitzung eingehend über die finanzielle Entwicklung des ACE, der ACE-Wirtschaftsdienst GmbH, der ACE-Pannen- und Abschleppdienst GmbH, der ACE-Reisedienst GmbH und der ACE-Verlag GmbH. Die Jahresabschlüsse für das Jahr 1977 wurden vom Beirat und den Gesellschafterversammlungen festgestellt und auf Vorschlag der Revisionskommission wurde Vorstand und Geschäftsführung einstimmig Entlastung erteilt.

Der Beirat nahm den Finanzbericht des Kollegen Baumann zustimmend zur Kenntnis und sprach Vorstand, Geschäftsführung und allen haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern den Dank für die erfolgreich geleistete Arbeit aus. Es ist gute gewerkschaftliche Tradition, gegenüber den Mitgliedern Rechenschaft darüber abzulegen, was mit ihren Beiträgen geschieht. Hier Baumanns Bericht:

Die 1977 vorgenommene Neuordnung der Beiträge und Versicherungsprämien war die Voraussetzung für wesentliche Leistungsverbesserungen, die 1977 eingeführt wurden:

- Es wurden elf weitere Pannen- und Abschleppstationen mit Abschleppfahrzeugen eingerichtet.
- Es wurden zwölf Angestellte mehr, insbesondere für die Betreuung der Mitglieder, beschäftigt.
- Zwei weitere mobile Prüfstationen mit Mechanikern stehen seither den Mitgliedern zur Verfügung.
- Für den Rückholdienst wurden drei weitere Fahrer eingestellt.
- Mit einem speziell entwickelten Werbebus präsentiert sich der ACE bei Kongressen, Veranstaltungen und in Betrieben.
- Acht Clubleistungen wurden neu eingeführt oder verbessert:

a) Hilfen bei Glasbruchschäden, soweit sie nicht durch Versicherungen abgedeckt sind
b) Rechtshilfe bei Streitigkeiten um den Schadenfreiheitsrabatt; hier gewähren die Rechtsschutzversicherer ja keinen Rechtsschutz
c) Erhöhung der Haftunterstützung
d) Rückholdienst auch für Bootsanhänger
e) Beihilfen zu Fahrtkosten für Mitglieder und Angehörige bei Ausfall des Fahrzeuges während des Urlaubes
f) Erhöhung der Krankenrückstransportkosten aus dem Ausland
g) Beihilfen für Hilfsleistungen bei Verkehrsunfällen
h) Beratungsdienst über technische Fragen des Kraftfahrzeuges

- Auch der Verkehrsrechtsschutz wurde verbessert:

i) Rechtsschutz als Radfahrer, Fußgänger und Fahrgast in öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln
k) Übernahme der Kosten für einen technischen Sachverständigen
l) Kaution bei Strafbedrohungsmaßnahmen im Ausland
m) Übernahme der Kosten für einen zweiten Rechtsanwalt bei Zivilprozessen, wenn der Gerichtsort 100 km oder mehr vom Wohnort des Mitgliedes entfernt ist
n) Ergänzende Familien-Rechtsschutzversicherung einschließlich Wohnungsrechtsschutz für nur 64 Mark Jahresprämie

- Schließlich wurde auch der Verkehrsunfallschutz verbessert:

o) Todesfallentschädigung statt 1000 Mark jetzt 2000 Mark
p) Krankenhaustagegeld ab dem dritten Krankheitstag um weitere 10 Mark je Tag bis insgesamt 400 Mark (bisher 200 Mark) erhöht.

Die Mitgliedschaft hat die neuen Beiträge und Leistungen akzeptiert, und wir freuen uns, daß wir vielen Mitgliedern diese Leistungen

zugute kommen lassen konnten.

1977 wurden 6500 Jahresbeiträge mehr abgerechnet als 1976, und es entschieden sich weitere 24 319 Mitglieder für die Kraftfahrt-Pannenversicherung.

Von den 437 500 zahlenden Mitglieder waren
422 390 Mitglieder = 96,5 Prozent in der Verkehrs-Rechtsschutz- und Verkehrs-Unfallversicherung
und
266 733 Mitglieder = 61 Prozent in der Kraftfahrt-Pannenversicherung zusätzlich versichert.

Der überwiegende Teil der Mitglieder zahlte in der Beitragsgruppe 4 den Jahresbeitrag von 108 Mark.

Der ACE zahlte 80 Mark, das sind fast Dreiviertel des Beitrages, an Versicherungsprämien. In der Gruppe 3 waren es 60 Mark oder 69 Prozent und in der Gruppe 2 waren es 20 Mark oder 41 Prozent des Gesamtbeitrages, der an die Volksfürsorge-Versicherungen weitergeleitet wurde.

Die Volksfürsorge-Gruppe, die unter gemeinwirtschaftlichen Prinzipien ihre erheblich niedrigeren Prämien errechnet, leistet Beträchtliches für unsere Mitglieder.

So wurde 1977 der ACE-Beitrag verwendet

	DM	%-Anteil vom Gesamtbeitrag
I. Versicherungsprämie an die Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung für den Verkehrs-Rechtsschutz	58,–	53,70 %
II. Versicherungsprämie an die Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung für den Verkehrsunfallschutz	2,–	1,85 %
III. Versicherungsprämie an die Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung für die Kraftfahrt-Pannenversicherung	20,–	18,52 %
Versicherungsprämie insgesamt	**80,–**	**74,07 %**
IV. ACE 1. ACE-Clubleistungen einschl. Werbung und Betreuung durch die Regionen und Geschäftsstellen	21,45	19,86 %
2. Beitragsinkasso	2,80	2,59 %
3. Steuern	–,93	0,86 %
	105,18	97,38 %
Gesamtbeitrag Gruppe 4	**108,–**	**100 %**
Überschuß	2,82	2,62 %

192 765 Rechtsschutzfälle für 55 Millionen Mark

Bis Ende 1977 gewährte die Volksfürsorge-Rechtsschutzversicherung in 192 765 Fällen Verkehrs-Rechtsschutz an unsere Mitglieder und wandte dafür weit über 55 Millionen Mark auf. Für weitere 35 543 Mitglieder wurde Rechtsschutz bewilligt, aber die Verfahren sind noch nicht abgeschlossen. Allein diese Zahlen beweisen, wie bedeutungsvoll der Verkehrs-Rechtsschutz für unsere Mitglieder ist, denn diese Beträge hätten dann unsere Mitglieder selbst aufbringen müssen.

Die Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung (VDS) zahlte seit 1973 in 3425 Fällen weit über eine Million Mark an Unfall-Krankenhausgeld und Unfall-Sterbegeld über den ACE an die Mitglieder aus.

Die Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung wickelte im Rahmen der Kraftfahrt-Pannenversicherung im Jahre 1977 14 382 Schadenfälle (Pannenbeseitigungen, Bergungen und Fahrzeugabschleppungen) ab.

Clubleistungen stark angestiegen

Die Clubleistungen – ohne die Aufwendungen für Ausschüsse, Werbung und Betreuung durch die Regionen –, die unseren Mitgliedern direkt zugute kamen, stiegen von 3 666 800 Mark auf 4 538 500 Mark oder um 24 Prozent an. Wir haben damit vielen unserer Mitglieder helfen können:

- 921mal wurde Wildschadenhilfe in Höhe von insgesamt 241 841,91 Mark ausgezahlt.
- 2196mal wurden Hilfen bei Glasbruchschäden in Höhe von insgesamt 107 426,74 Mark an die Mitglieder überwiesen.
- 432 Kraftfahrzeuge wurden wegen Schäden oder Krankheit der Mitglieder kostenlos durch den ACE zurückgeholt.
- 40 erkrankte bzw. verunglückte Mitglieder wurden mit einem Krankenwagen oder Flugzeug zum Teil unter Begleitung eines Arztes in ihre Heimat zurückgebracht.
- 68mal wurden Ersatzteile für Kraftfahrzeuge ins Ausland auf unsere Kosten – meistens per Flugzeug – versandt.
- In 408 Fällen wurden Beihilfen zu Fahrtkosten nach Ausfall des Fahrzeuges gezahlt.
- An 246 Mitglieder wurden von der Bank für Gemeinwirtschaft fast 500 000 Mark Kredite zu ACE-Vorzugsbedingungen gewährt. Seit Bestehen des Vertrages wurden für 13 Millionen Mark billige Kredite unseren Mitgliedern von der BfG zur Verfügung gestellt.
- 14 734 Tourenausarbeitungen mit instruktivem Prospektmaterial wiesen unseren Mitgliedern den Weg.
- 863 Camping-Ausweise wurden ausgestellt oder verlängert.
- Über 48 560 Mitgliedsfahrzeuge wurden von unseren 14 mobilen Prüfstationen kostenlos überprüft; hierfür haben wir insgesamt über eine Million Mark ausgegeben. Ein solcher Test kostet in Kfz-Werkstätten 60 und 80 Mark.

Diese vielfältigen ACE-Clubleistungen werden aus dem ACE-Beitrag von nur 28 Mark jährlich finanziert. Die Mitglieder brauchen darüber hinaus nicht wie anderswo teuere Schutzbriefe und Zusatzschutzbriefe zu kaufen. Zusammen mit den Leistungen der Volksfürsorge-Versicherungen wurden an über 98 000 Mitgliedern Leistungen gewährt. Hierin sind die vielen Beratungen, Warenverkäufe zu Vorzugspreisen, Reisebuchungen und sonstige Dienstleistungen an unsere Mitglieder noch gar nicht enthalten.

Mitgliederbetreuung ausgebaut

Zur Betreuung unserer Mitglieder unterhalten wir in sechs Regionen 34 Geschäftsstellen, die mit Angestellten des ACE besetzt sind. Sie betreuen unsere Mitglieder, geben Rat, nehmen Anträge auf Rechtsschutz-, Unfallversicherung und Pannen- und Abschlepphilfe, Wildschadenhilfe und für unsere anderen Clubleistungen entgegen, beauftragen die Rechtsanwälte mit der Wahrnehmung der Interessen unserer Mitglieder, zahlen Krankenhausgeld und Sterbegeld aus, vermitteln günstige Reisen, verkaufen Sicherheitsartikel für das Auto und preiswerte Landkarten für den Urlaub, sie werben neue Mitglieder, betreuen die ACE-Kreisclubs und die betrieblichen Vertrauensleute und nicht zuletzt die Mitglieder der GUV. Das ist ein sehr vielseitiges und umfangreiches Aufgabengebiet. Jede Versammlung, jede Beratung, jede Tätigkeit und jeder Brief sowie jede Veranstaltung kosten Geld, und leider steigen diese Kosten infolge der Preiserhöhungen von Jahr zu Jahr an. Das gleiche gilt auch für die ACE-Hauptverwaltung, die – wie die Gewerkschaften auch – nicht unerhebliche Kostensteigerungen durch Gehaltserhöhungen und Preiserhöhungen für Mieten, Kraftfahrzeuge, Unterhalt von Kraftfahrzeugen, Papier-, Porto- und sonstige Verwaltungskosten trotz der von der Revisionskommission bestätigten Sparsamkeit aufzubringen hat. Wir werden in der Hauptverwaltung und in unseren Geschäftsstellen auch in Zukunft sparsam wirtschaften, weil wir wissen, daß es sich bei unseren Einnahmen um Beiträge von Gewerkschaftsmitgliedern handelt.

Die Sparsamkeit muß aber dort ihre Grenzen haben, wo die Betreuung der Mitglieder und die Leistungen an unsere Mitglieder darunter leiden würden.

Porto und Papier wieder teurer

Im Jahre 1977 betrug der Aufwand 3,92 Mark pro Mitglied gegenüber 3,28 Mark im Jahre 1976. Diese Kostensteigerung bei unserer Zeitschrift ist auf die stark angestiegenen Portokosten für den Versand, auf die ebenfalls gestiegenen Papier- und Druckkosten sowie auf die größere Seitenzahl der Ausgaben zurückzuführen. Insgesamt wurden für unsere Zeitschrift ACE Lenkrad 1 713 000 Mark ausgegeben. Lenkrad erfreut sich einer großen Beliebtheit bei unseren Mitgliedern und auch bei den Gewerkschaften, es gehört zu den drei auflagenstärksten Autofahrerzeitschriften der Bundesrepublik Deutschland. Lenkrad findet auch anderweits Anerkennung, was sich auch damit beweist, daß der Christophorus-Preis schon viermal an die Zeitschrift oder an ihre Redakteure – zuletzt am 15. Juni 1978 – verliehen wurde. Die restlichen Personal- und Sachkosten in der Hauptverwaltung wurden aus Zinsen und sonstigen Einnahmen finanziert.
Auf Beschluß des Beirates wurden aus dem Überschuß 840 130,55 Mark dem Vereinsvermögen zugeführt und eine Rücklage gebildet, aus der der Aufbau des mobilen vereinseigenen Pannendienstes seit Mitte 1978 finanziert wird. Das verfügbare Vereinsvermögen des ACE beträgt 21,32 Mark pro Mitglied. Zusammen mit den Rücklagen bietet unser Vereinsvermögen die Gewähr, daß wir auch bei Rückschlägen in der Lage sind, die versprochenen Leistungen an unsere Mitglieder zu erbringen und unseren sozialen Verpflichtungen gegenüber den bei uns beschäftigten Kolleginnen und Kollegen nachzukommen.

Die Gesellschaften des ACE

Da der ACE als eingetragener Verein aus rechtlichen und steuerlichen Gründen nicht überwiegend wirtschaftlich tätig sein kann und auch nicht will, werden die Bereiche mit wirtschaftlicher Tätigkeit in folgenden Gesellschaften abgewickelt:

- ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
- ACE-Pannen- und Abschleppdienst GmbH
- ACE-Reisedienst GmbH
- ACE-Verlag GmbH

Im Unterschied zu anderen wollen wir auch hier über die Ergebnisse bei diesen Gesellschaften berichten. Sie sind nach dem Willen des ACE und den Gesellschaftsverträgen gemeinwirtschaftliche Unternehmen und nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet; sie haben den Zweck, die vom ACE verfolgten Ziele durch wirtschaftliche Betätigung zu fördern.

Die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH nimmt das Inkasso für ACE, GUV und die Versicherungen vor und ist Generalagent für die Volksfürsorge Rechtsschutzversicherung und Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung. Sie verkauft Autozubehör und Sicherheitsartikel sowie Landkarten und Atlanten. Dieses Unternehmen hat sich zu einem bedeutenden Dienstleistungsunternehmen mit mehr als 110 Beschäftigten und einer Bilanzsumme von weit über 14 Millionen Mark entwickelt. Sie erhält für ihre vielfältigen Tätigkeiten Provisionen und andere Einnahmen. Nach Abführung der Steuern wurde ein Gewinn von 834 494,37 Mark auf das neue Jahr vorgetragen. Mit diesem Gewinnvortrag und dem aus dem laufenden Jahr 1978 zu erwartenden Überschuß werden die zu erwartenden, aus unabwendbaren Kostensteigerungen entstehenden Defizite in den Jahren 1981 und 1982 finanziert, weil Vorstand und Beirat die Absicht haben, unter allen Umständen Beiträge und Versicherungsprämien bis Ende 1982 zu halten.

Die ACE-Pannen- und Abschleppdienst GmbH wickelte 14 382 Schäden der Kraftfahrt-Pannenversicherung für die Volksfürsorge Deutsche Sachversicherung ab und erbrachte mit ihren Hilfsfahrzeugen insgesamt 11 868 Hilfsleistungen. Aus dem Überschuß von 88 494,37 Mark wurden 85 000 Mark der Rücklage für notwendige Ersatzinvestitionen (Abschleppfahrzeuge) zugeführt.
Die ACE-Reisedienst GmbH war als Veranstalter von eigenen Reisen und Package Touren sowie als Vermittler für GUT tätig. Hierbei entstand durch den Rückgang der Reisebuchungen von GUT-Reisen ein Verlust von 79 870,58 Mark. Der ACE-Wirtschaftsdienst hat als Organ-Obergesellschaft diesen Verlust übernommen.
Der ACE-Verlag stellte die Zeitschrift ACE Lenkrad her und akquirierte Anzeigen und verkauft Lenkrad an ACE und GUV. Ohne die hohen Anzeigenerlöse wären die Aufwendungen von ACE und GUV für die Mitgliederzeitschrift wesentlich größer gewesen. Der beim Verlag erwirtschaftete Gewinn von 26 029,89 Mark wurde auf die Organ-Obergesellschaft, die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH, übertragen.

Clubleistungen und Mitgliederbetreuung

Die dem ACE in allen vier Beitragsgruppen verbleibenden 28 Mark wurden wie folgt verwandt:

	DM	pro Mitglied DM
Rückholdienste	554 100,–	1,27
Allgemeine Clubleistungen	577 200,–	1,32
Touristische Beratung und Betreuung	425 400,–	–,97
Technische Prüfdienste	1 003 700,–	2,29
ACE Lenkrad, „Verkehrsjurist", Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit und Verkehrs-Erziehung	1 978 100,–	4,53
Zwischensumme	4 538 500,–	10,38
Aufwendungen für Werbung, Ortsclubs und Ausschüsse	1 123 100,–	2,57
Betreuung durch die Regionen und Geschäftsstellen	3 717 800,–	8,50
Inkassokosten	1 225 000,–	2,80
Steuern	407,900,–	–,93
	11 012 300,–	25,18
Beitragsanteile des ACE	12 249 900,–	28,–
Überschuß	1 237 600,–	2,82

Revision und Kontrolle

Unsere Einnahmen und Ausgaben sowie das gesamte Rechnungswesen des ACE und der vier Gesellschaften werden neben den laufenden Revisionen durch die von der Hauptversammlung gewählten Revisoren und hauptamtlich tätigen Revisoren von einer unabhängigen Treuhandgesellschaft geprüft und kontrolliert. Der Sprecher der Revisionskommission bestätigte in Übereinstimmung mit der Prüfungsgesellschaft die Ordnungsmäßigkeit unseres Rechnungswesens.
Vorstand und Geschäftsführung sehen ihre vornehmste Aufgabe darin, den ACE-Mitgliedern die größtmögliche Hilfe und Sicherheit zu bieten und auch in Zukunft sparsam mit den Mitgliedsbeiträgen umzugehen.
Wir haben mit diesem Bericht alle Fakten auf den Tisch gelegt, so daß sich unsere Mitglieder ein Bild davon machen können, was mit ihren Beiträgen geschieht und wie es um die Finanzen ihres ACE und der dem ACE gehörenden Gesellschaften steht.
Es wäre zu wünschen, wenn auch die anderen großen Autoclubs und Verkehrsverbände, aber auch die Versicherungsbranche diese gläsernen Taschen vorzeigen würden. Ernst Baumann

Urlauber-Service an Adria-Stränden



Mit Pannendienstwagen und Informationsbussen werden der Auto Club Europa und der mit ihm befreundete österreichische ARBÖ den Urlaubern an den Adria-Stränden wieder Hilfe leisten. Hier bei der Anfahrt über den Brenner.

Fotos: Kersbergen



Filme und Luftballons für die Kinder: Wenn es am Abend an den Stränden kühler wird, kommen die Helfer vom ACE und ARBÖ kaum zur Ruhe.



Eis verkauft der ACE zwar noch nicht. Die Dienstleistungen von der Pannenhilfe bis zum Krankenrücktransport sind aber in der Urlaubszeit sehr gefragt.

Mit einem speziellen Urlauber-Service sind der ACE und der ARBÖ in den Ferienmonaten Juli und August wieder in Italien und Jugoslawien vertreten. Zusammen mit dem befreundeten österreichischen Autoclub ARBÖ wird der Auto Club Europa die bekanntesten Urlaubsorte aufsuchen.

Der Service beschränkt sich nicht nur auf das Beheben von Pannen. Vom Auswechseln einer ausgefallenen Lampe im Wohnwagen über Beistand bei Unfällen bis zum Reparieren von Notstromaggregaten auf Campingplätzen reichen die Hilfeleistungen. Der Service umfaßt auch die touristische Information.

Gut betreut

Daß der Service gern in Anspruch genommen wurde, zeigt sich an den Erfahrungen aus dem Vorjahr, wo erstmals ein ARBÖ-Bernhardiner und ein ACE-Informationsbus die Ferienorte ansteuerten: Zahllose deutsche und österreichische Autofahrer waren mehr als überrascht, daß sie auch im Urlaub von ihrem Autoclub gut betreut wurden.

Außer dem willkommenen Pannendienst, den Autofahrer am Urlaubsort immer brauchen, bringen die ACE- und ARBÖ-Bernhardiner den Kleinen Fähnchen, Luftballons und Schwimmreifen mit. Nicht immer war es leicht, alle Fragen zu beantworten, doch unsere Spezialisten fanden in jedem Fall einen Ausweg oder eine Lösung.

Auch Fragen wie „mit welcher Creme werde ich am besten braun", konnten die Techniker nicht verwirren. ACE-Kollege George Kersbergen: „Nehmen Sie Nußölpolitur".

Standorte an der Adria

Die Männer waren oft bis Mitternacht beschäftigt und halfen auch Franzosen und Engländern. Vielleicht klappt es diesmal besser mit dem Einlaß in die Campingplätze, wo im letzten Jahr der Zugang manchmal erst mühsam ausgehandelt werden mußte.

Standorte sind in Italien im Juli: Riccione, Rimini, Cesenatico, Ravenna, Commaccio, Gioggia-Sottomarina, Lido di Venezia, Cavallino, Jesolo, Porto Santa Margherita, Bibione, Lignano und Grado.

In Jugoslawien wird der Adria-Service vom Auto-Moto-Sveza-Slovenije unterstützt. Standorte sind dort Ende Juli und August: Ankaran, Izola, Savudria, Umag, Novigrad, Porec, Rovinj, Pula, Medulin, Rabac, Insel Cres, Punta Kriza, Mali Losinj, Kraljevica, Insel Krk, Crikvenica und Novi Vindolsky.

jms

Mitteilungen

ACE-Hauptversammlung am 29./30. September 1979 in Mainz

Die 7. ordentliche Hauptversammlung des ACE findet auf Beschluß des Vorstandes am 29./30. September 1979 in Mainz statt.

Nach der Satzung des ACE ist die Hauptversammlung oberstes Organ des gewerkschaftlichen Autoclubs.

Sie besteht aus den nach der Wahlordnung des ACE zu wählenden 34 Delegierten und den Mitgliedern des Beirates. Die Hauptversammlung findet regelmäßig alle drei Jahre statt. Sie wird vom Vorstand einberufen und im Mitteilungsblatt des ACE, also im Lenkrad, angekündigt.

Zur Vorbereitung der Hauptversammlung finden im ersten Quartal 1979 Mitgliederversammlungen in den ACE-Kreisen statt. Im zweiten Quartal 1979 folgen dann die Delegiertenversammlungen, auf denen die Delegierten zur Hauptversammlung gewählt werden.

Nach der Satzung des ACE sind alle ACE-Mitglieder in den Mitgliederversammlungen antragsberechtigt. Die Mitgliederversammlungen ihrerseits sind antragsberechtigt zu den Delegiertenversammlungen. Diese wiederum sind antragsberechtigt zur Hauptversammlung, ebenso wie der Beirat und der Vorstand.

ACE Lenkrad wird rechtzeitig und ausführlich in den Heften 1, 2, 3 und 4/1979 über die Termine und Themen zur Hauptversammlung berichten.

ACE- und GUV-beratung in Koblenz

Am 1. Juni wurde in Koblenz eine ACE- und GUV-Beratungsstelle eingerichtet. Sie befindet sich im Gewerkschaftshaus, Rizzastraße 35, Telefon 02 61/3 39 01. Öffnungszeiten montags 10–14 Uhr, donnerstags von 14–18 Uhr.

Siegerlandrundfahrt

Für alle Mitglieder der Region Westfalen organisiert der ACE am Samstag, dem 26. August 1978, eine Siegerlandrundfahrt. Der Parkplatz am Leimbachstadion in Siegen ist um 14 Uhr Startplatz der Tour. Auf der 98 Kilometer langen Fahrstrecke müssen um 18 Punkte aufgefunden und auf Fragebögen vermerkt werden. Wertvolle Preise stehen bereit.

Ehrungen für unfallfreies Fahren

ACE-Mitglieder der Kreise Düsseldorf und Ibbenbüren/Lengerich, die zehn Jahre und länger unfallfrei fahren. können im Herbst an einer gemeinsamen Ehrung mit der Verkehrswacht teilnehmen. Anmeldungen sind möglichst umgehend formlos an die Geschäftsstelle Düsseldorf. Friedrich-Ebert-Str. 34–38 oder Dortmund, Ostwall 17–21 zu richten. Die Verkehrswacht erhebt für diese Ehrung eine Gebühr von zehn Mark.

*

Eine Auszeichnung für 50 Jahre unfallfreies Fahren verlieh die Deutsche Verkehrswacht ACE-Mitglied Xaver Osterrieder aus Füssen.

*

ACE-Mitglied Alfred Michel aus Lüdenscheid. An der Landwehr 11. wurde am 12. Oktober 1977 in der Hauptversammlung der Kreisverkehrswacht Lüdenscheid für 50 Jahre unfallfreies Fahren geehrt.

Termine:

Bochum – Versammlung. 12. 9. 78, 17 Uhr – Gaststatte Ufer. 4630 Bochum, Klarastraße 10 – „Sicherheit ist Trumpf", Film- und Diavorfuhrung zum Thema Verkehrssicherheit mit anschließender Aussprache

Hamm – Kraftfahrerversammlung, 19. 9. 78. 19 Uhr – Hamm. Ritterstraße. Gasthaus Deutsche Eiche – Alkoholsunder am Steuer. Referent: RA Dr. Zech. Hamm: GUV – eine wichtige Einrichtung für alle, die beruflich fahren. Referent. Kollege Stein. Stuttgart Erweiterung des ACE-Pannendienstes.

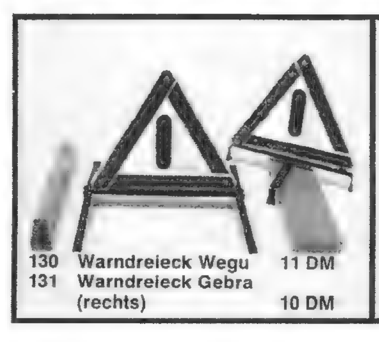
Herne – Versammlung. 18. 9. 78, 19 Uhr – Gaststatte Kolpinghaus, 4690 Herne 1, Neustraße 20 – „Sicherheit ist Trumpf", Film- und Diavorführung zum Thema Verkehrssicherheit mit anschließender Aussprache.

Munchen – 22. 9. 78. 19 Uhr – Munchen. Hofbrauhaus. Am Platzl. Festsaal – Clubveranstaltung mit Jubilarehrung

Trier – ACE-Sprechstunde am 24. 7. und 21 8. 78 – 5500 Trier, Petrusstraße 31, Sitzungssaal 1. Stock – Aufnahme von Schadenfallen. Verkauf von Benzingutscheinen, Landkarten und Sicherheitsangeboten. Ausstellung von Camping-Ausweisen

Wenn's nicht mehr weiter- geht. . .

Bestellschein Seite 59



130 Warndreieck Wegu 11 DM
131 Warndreieck Gebra (rechts) 10 DM



112 Warnblinkleuchte Gabel 22 DM



111 Warnblinkleuchte Daimon mit Koffer 31,50 DM



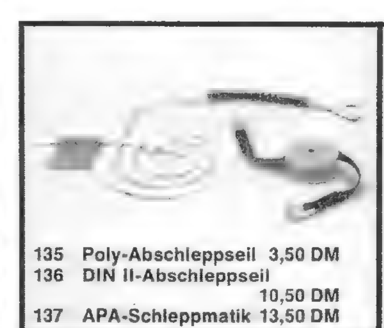
132 Verbandkasten 23 DM
133 Verbandkissen 25 DM



139 APA-Ersatzwindschutzscheibe 10 DM



134 Abschleppstange Nummer sicher 59 DM



135 Poly-Abschleppseil 3,50 DM
136 DIN II-Abschleppseil 10,50 DM
137 APA-Schleppmatik 13,50 DM



142 Universalwerkzeug-Set 25 DM

. . . hilft der



Urlaub mit dem ACE

Die Sowjetunion entdecken

Nur wenige Länder bieten dem Reisenden eine geschichtliche, kulturelle und geographische Vielfalt wie das größte Land der Erde, die Sowjetunion. Zu den besonderen Eigenarten der 16 Republiken zählen die verschiedenartigen Völkerschaften. Da in der UdSSR alle Klimazonen vorhanden sind, kann praktisch die gesamte Tier- und Pflanzenwelt beobachtet werden. Für welche hier ausgeschriebenen Reisen Sie sich auch entscheiden, Sehenswürdigkeiten gibt es allemal genügend.

Tour I:
Acht Tage
Moskau–Leningrad

Programm vom 2. 10. bis 9. 10. 1978: Nach der Ankunft in Moskau, der Hauptstadt der UdSSR, Empfang durch den Dolmetscher am Flughafen. Transfer zum Hotel, Stadtrundfahrt: Auf der Veranstaltungsliste steht eine Besichtung des Kreml und der Allunions-Ausstellung. Im Kreml befindet sich übrigens die größte Glocke der Welt. Sie ist 210 Tonnen schwer und sechs Meter hoch. Im Liegewagen geht es dann nach Leningrad, mit vier Millionen Einwohnern zweitgrößte Stadt des Landes. Sie ist die europäischste Stadt der UdSSR und liegt an der Mündung der Newa in die Ostsee. Hier steht eine Besichtigung der Eremitage, der Peter-Paul-Festung und des Gedenkfriedhofes Piskarowshojw auf dem Programm.

Leistungen:
Flug ab Frankfurt nach Moskau oder Leningrad und zurück, Unterbringung mit Vollpension, Besichtigungsprogramm laut Ausschreibung, Transport- und Transferkosten in der UdSSR mit der Bahn, Bus oder Flugzeug, ständige Dolmetscherbegleitung in der Sowjetunion, Flughafengebühren, Visa- und Visabeschaffungskosten für die UdSSR. 34 Personen müssen mindestens mit jeder Gruppe fliegen. Der Preis pro Person beträgt 810 Mark.



Mittelpunkt im Herzen der Sowjet-Hauptstadt: Der Rote Platz in Moskau. Im Oktober alljährlich Schauplatz mächtiger Militärparaden, zeigt der Platz mit dem Mausoleum der Kreml-Herren auch das Jahr über ein beeindrukkendes Gesicht.

Tour II:
15 Tage Moskau – Samarkand – Buchara – Taschkent – Alma-Ata – Moskau

Programm vom 8. 10 bis 22. 10. 1978: Die Besichtigung in Moskau wie in Programm I. Flug nach Samarkand. Die Stadt war unter Alexander dem Großen die Hauptstadt von Sogdiana und durch ihre ideale Lage am Schnittpunkt der Karawanenwege nach Indien und China einst wichtigster Handels- und Marktplatz. Besichtigt werden unter anderem die Grabmäler von Schah Sinda und der Registan-Platz, der wohl zu den schönsten orientalischen Plätzen zählt. Nach dem Flug folgt in Buchara eine Stadtrundfahrt mit Besuch der größten Koranschule Mittelasiens. In Taschkent, der Hauptstadt der Sowjetrepublik Usbekistan, ist die Universität ein Wahrzeichen.
In Alma-Ata mußte man vor 40 Jahren noch 500 Kilometer bis zur nächsten Bahnstation zurücklegen. Heute ist die eine Million Einwohner zählende Hauptstadt Kasachstans mit dem sowjetischen Eisenbahnnetz verbunden. Ein Besuch einer landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft ist vorgesehen.
Die Leistungen sind bei der Tour I aufgeführt. Bei diesem Angebot müssen mindestens 32 Personen je Gruppe mitfliegen. Der Preis pro Person beträgt dann 1 333 Mark.
Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist, wird frühzeitige Anmeldung empfohlen.

Heißer Tip: Noch Ferienwohnungen frei

Für solche, die sich noch nicht entschließen konnte, hat der ACE einen heißen Urlaubstip: In Italien sind für Autofahrer noch einige Urlaubswohnungen frei. Wer sich schnell entschließt, findet zum Beispiel am Lago di Garda in Peschiera, in San Benedetto oder in Bibione und Lignano hervorragend betreute Ferienwohnungen, die relativ billig zu mieten sind. Der Service ist gegenüber dem Vorjahr noch verbessert worden. Weitere Informationen beim ACE-Reisedienst, Telefon 07 11/5 06 72 43.

Caravan-Ferien in Aquitanien in ACE-eigenen Wohnwagen

Rege Nachfrage veranlaßte den ACE, drei weitere moderne Wohnwagen auf dem Campingplatz „Les Viviers“ am Atlantik aufzustellen. Die zehn Caravans, die jetzt unseren Mitgliedern zur Verfügung stehen, erfreuen sich großen Interesses.

Mit ausgezeichneten sanitären Anlagen ausgestattet, verfügt der Platz über eine Reihe von Geschäften und ein gutgeführtes Restaurant. Eine hohe bewaldete Düne schützt vor Meereswind.

Der Ozean eignet sich hier für alle Wassersportarten, vom Windsurfing bis zum Paddeln. Wer's „ganz ohne“ mag, findet fünf Autominuten entfernt einen herrlichen FKK-Sandstrand.
Der private Strand am eigenen Binnensee, wie auch die ganze Anlage, ist für Kinder bestens geeignet.
Buchungsmöglichkeiten bestehen ab Mitte August bis Oktober. Der Preis beträgt pro Woche und Wohnwagen 391 Mark, im Juli und August: 417 Mark.



Schattige Bäume direkt am Meer: Der Campingplatz „Les Viviers“ bei Bordeaux erfreut sich immer größerer Beliebtheit.

Feuerlöscher

- ☐ 101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg, DIN 14406, 2 Jahre Garantie mit Prüfventil und Halter 35,—
- ☐ 102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 34,—

Warnblinkleuchten

- ☐ 111 Warnblinkleuchte Daimon mit Koffer 418, Blinklicht und Arbeitsleuchte 31,50
- ☐ 112 Warnblinkleuchte Gabel, sehr helles Licht, Blinklicht und Dauerlicht 22,—
- ☐ 113 Batterien Daimon 253, passend für alle Blinkleuchten (Satz 5 Stück) 7,—
- ☐ 114 Batterien Daimon 257 für Arbeitsleuchte (Satz 2 Stück) 1,10

Sicherheitsgurte

- ☐ 122 Römer-Wingard Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,— Fahrzeugtyp:______
- ☐ 123 Römer-Wingard Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4 – 12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50
- ☐ 124 Römer-Wingard Kindersitz „Peggy", Kinder 1 – 4 Jahre, Zubehör auf Anfrage 83,—
- ☐ 125 Römer-Wingard Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,—

Sonstiges

- ☐ 130 Warndreieck WEGU mit amtl. Prüfnummer K 13702 11,—
- ☐ 131 Warndreieck GEBRA mit amtl. Prüfnummer K 23601 10,—
- ☐ 132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,—
- ☐ 133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, schwarz, braun, rot, blau 25,—
- ☐ 134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV, Adapter für Stoßstange auf Anfrage 59,—
- ☐ 135 Poly-Abschleppseil bis 2000 kg 3,50
- ☐ 136 Abschleppseil nach DIN II 76033 bis 2500 kg 10,50
- ☐ 137 APA „Schleppmatic" Automatic-Abschleppband 13,50
- ☐ 138 APA Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50
- ☐ 139 APA Ersatzwindschutzscheibe für jeden Wagentyp passend 10,—
- ☐ 140 Kamei Sicherheitskopfstütze, SK 2000, schwarz oder beige 33,—
- ☐ 141 Kamei Lenkradhülle schwarz oder beige 5,—
- ☐ 142 Universalwerkzeugset, 15tlg., Edelstahl, in BRD hergestellt 25,—

L 4/78

Bestellschein

An
ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 233
Postfach 500 106
7000 Stuttgart 50

auto club ACE europa

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name ______ Geschäftsstelle/ggf. Zweigstelle ______
Vorname ______ Postleitzahl/Ort ______
Straße/Nr. ______ Konto-Nr. ______ Bankleitzahl ______
Postleitzahl/Wohnort ______ Ort und Datum ______
Unterschrift für Bestellung ______ Unterschrift für Lastschrift-Einzug ______

- ☐ 144 Hagus-Panorama- und Breitsicht-Innenspiegel 9,—
- ☐ 145 Hagus Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links oder rechts 27,50
- ☐ 146 „Sirius" Isolations- und Rettungs-Decke 6,—
- ☐ 147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,—
- ☐ 148 Gabel Autostaubsauger 12 V 140 Watt, Saugleistung 360 mm WS 43,—
- ☐ 149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50
- ☐ 151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50
- ☐ 152 D-Schild –,75
- ☐ 153 ACE-Ehrenplakette zum Anschrauben oder Ankleben 4,50
- ☐ 160 Eiskratzer Winterprofi (m. Griff) 1,40
- ☐ 190 T-Shirt mit Bernhardiner Größen 140–176 und 36–56 10,—
- ☐ 199 1 Paar reflektierende Scotchlite-Sicherheits-Kennzeichen (DIN 74069) 23,50

Bitte ankreuzen: Größen (Breite)

vorne:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, einzeilig:	☐ 52 cm	☐ 46 cm
hinten, zweizeilig:	☐ 34 cm	☐ 28 cm
für Krafträder:	☐ 28 cm	☐ 24 cm

Fahrzeugtyp:______
Poliz. Kennzeichen:______

ACE-Kartenwerk

- ☐ 602 DDR, 1:500 000 Transitstraße, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen 5,50
- ☐ 603 ACE-Tourenkarte, 1:200 000, Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 5,50
- ☐ 611 Schweiz-Tirol, 1:400 000 Süddeutschland bis Mailand–Venedig 6,30
- ☐ 612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 6,30
- ☐ 613 ACE-Tourenkarte, 1:200 000, Oberbayern, Tirol, Dolomiten 6,30
- ☐ 614 Europa-Übersichtskarte, 1:3,5 Mill. 6,30
- ☐ 621 Dänemark, 1:300 000 Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 7,—
- ☐ 622 Deutschland, 1:800 000 Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin 7,—
- ☐ 623 Österreich, 1:400 000 Ulm–Regensburg, Trient–Laibach 7,—
- ☐ 624 Griechenland, 1:800 000 mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 7,—
- ☐ 625 Spanien-Portugal, 1:800 000 mit Balearen und Tanger 7,—
- ☐ 626 Alpen, 1:800 000 Stuttgart-Ancona, Wien-Marseille und Rhônetal 7,—
- ☐ 627 Italien, 1:800 000 Stuttgart-Sizilien mit Korsika und Sardinien 7,—
- ☐ 628 Frankreich, 1:800 000 bis Köln-Brüssel, mit westlicher Schweiz 7,—
- ☐ 629 Jugoslawien, 1:800 000 Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 7,—
- ☐ 630 Skandinavien-Süd, 1:800 000 von Schleswig bis Trondheim 7,—
- ☐ 631 Großbritannien mit Irland, 1:800 000 7,—
- ☐ 641 Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4 4,80
- ☐ 642 Shell Reiseatlas mit ACE-Schutzeinband 14,80
- ☐ 643 Europa Camping- und Caravaning-Führer 78/79 11,—
- ☐ 644 Großer Autoatlas 78/79 International (mit ACE-Schutzeinband) 29,80
- ☐ 645 Der große Shell-Atlas 78/79 mit Großraumkarten deutscher Innenstädte (mit ACE-Schutzeinband) 33,—
- ☐ 646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 33,—
- ☐ 647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas (mit ACE-Schutzeinband) 19,90
- ☐ 661 Bußgeldkatalog 4,—
- ☐ 662 Formularheft 2,—
- ☐ 663 Auto-Info-International 3,70

STERN-Sprachführer:

670 je 2,80

☐ Spanisch	☐ Dänisch
☐ Italienisch	☐ Norwegisch
☐ Französisch	☐ Schwedisch
☐ Englisch	☐ Tschechisch
☐ Portugiesisch	☐ Rumänisch

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Kennzeichen und die Auto-Atlanten versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet.
Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.

Die ÖTV will für Ordnung im Verkehrsgewerbe sorgen

Vier Info-Busse bei einer Schwerpunkt-Aktion unterwegs

Die heile Welt der Brummis ist längst nicht mehr in Ordnung. Hinterm Lenkrad und auf Ladehöfen wird ausgebeutet, so gut es gerade geht. Darunter leidet nicht nur das Personal, von dem man weiß, daß es sich nicht übermäßig gewerkschaftlich engagiert oder gar organisiert hat. Darunter leidet auch die Verkehrssicherheit.

Schwerste Lastzugunfälle sind oft auf die üblen Zustände, auf überzogene Arbeitszeiten, auf Überlastung und Ausnützung zurückzuführen. Dies soll anders werden. Die ÖTV hat Anfang Juni eine bundesweite Schwerpunkt-Aktion gestartet.

Vier Informationsbusse, die auch vom ACE unterstützt werden, fahren seither durch die Bundesrepublik. Ihre Fahrer sind fit im Tarifrecht und im Verkehrswesen. Sie bieten den Brummi-Kapitänen Informationen über ihre Rechte und Möglichkeiten an, damit, wie ÖTV-Vorsitzender Heinz Kluncker sagte, „einige Unternehmer nicht mehr ohne Rücksicht auf die Gesundheit von Arbeitnehmern und ohne Berücksichtigung der sozialen Existenzbedingungen der Fahrer ihre Profite ins trokkene bringen können".

Heinz Kluncker rief auf der Stuttgarter Tagung zum Auftakt der Schwerpunktaktion die Arbeitnehmer im privaten Transportsektor auf, sich aktiv an der gewerkschaftlichen Arbeit zu beteiligen. Nur so sei es möglich, die vorherrschenden Verhältnisse zu bessern.

In der Aktion, die bereits im Nordwesten der Bundesrepublik begonnen hat, gehe es darum, Zug um Zug die Einkommens- und Sozialbedingungen zu verbessern. Weiter soll auf die verkehrs- und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen Einfluß genommen werden. Kluncker kündigte einen harten Kampf gegen selbstherrliche Transportunternehmer an. Er betonte gleichzeitig, daß es nichts nütze, wenn ein modernes Straßennetz geschaffen werde, die soziale Ordnung auf den Straßen aber an frühkapitalistische Zustände erinnere.

Die ÖTV will künftig auch verhindern, daß ausländische Sozialkonkurrenz oder Kleinunternehmer die Rolle von Lohndrückern spielen und in den Verkehrsmarkt eindringen, sagte Kluncker.

Zur Eröffnung der Aktion war erstmalig eine Delegation fei gewählter spanischer Gewerkschaftsmitglieder in die BRD gekommen.

Die Beschäftigten des Verkehrsgewerbes und die Verkehrsnutzer bekämen tagtäglich zu spüren, daß trotz eines hohen Maßes an Leistungsfähigkeit unser Verkehrswesen Schwachstellen und Mängel habe. Kluncker kritisierte in diesem Zusammenhang überflüssige Parallelinvestitionen auf Straße und Schiene sowie Fehlentwicklungen, die die wirtschaftliche Lage des Verkehrssektors verschlechterten.

Scharf ging der ÖTV-Vorsitzende auf die Zustände im Verkehrsgewerbe ein. Der durchschnittliche Lohn eines Kraftfahrers mit Führerschein Klasse II liege zur Zeit unter den vergleichbaren Löhnen im öffentlichen Dienst oder in der gewerblichen Wirtschaft. Charakteristisch für die Arbeitslage sei die Tatsache, daß erstmals für die Beschäftigten im Verkehrsgewerbe in Nordrhein-Westfalen ein Weihnachtsgeld vereinbart wurde. Als Unverschämtheit bezeichnete Kluncker das Ansinnen der Arbeitgeber, die tägliche Schichtzeit für einen Fahrer über zwölf Stunden auf 15 Stunden auszudehnen. Im Güter- und Möbelfernverkehr bestehe seit 1977 ein tarifloser Zustand.

Zunehmend würden Fahrer zu Be- und Entladungstätigkeiten eingesetzt. Viele Großmärkte und Verlader hätten ihr Arbeitspersonal auf Kosten des Fahrpersonals reduziert. Die verantwortlichen staatlichen Instanzen sähen zu, wie die Fahrer zu diesen Zusatztätigkeiten mißbraucht werden, damit die Unternehmer die Arbeitsplätze wegrationalisieren könnten, obwohl es mehr als eine Million Arbeitslose gibt, schloß Kluncker.

Der ÖTV-Vorsitzende hatte eingangs davor gewarnt, die strukturellen Entstehungsursachen der Arbeitslosigkeit zu verdrängen oder zu leugnen. Die Arbeitslosigkeit sei nicht ein ausschließlich konjunkturelles Problem. Standorte und Einsätze der Informationsbusse sind bei den ACE-Geschäftsstellen zu erfahren.

Gertrud Blankenhorn pensioniert

Es ging von heute auf morgen und kam deshalb für alle so überraschend: Gertrud (Trudel, wie nicht nur die Schwaben zu ihr sagten) Blankenhorn, die seit 1951 bei GUV und ACE arbeitete, mußte krankheitshalber frühpensioniert werden. Seit 1975 leitete sie den ACE-Betriebsrat, eine, wie man weiß, nicht einfache Aufgabe, da Leistung und Arbeit eines Betriebsrats im gewerkschaftlichen Bereich von beiden Seiten mit besonders kritischen Augen beobachtet werden. Gertrud Blankenhorn war schon seit 1963 stellvertretende Betriebsratsvorsitzende.

Im September 1951 ging die aus Dettingen an der Teck stammende Gertrud Blankenhorn zur GUV-Hauptverwaltung in Stuttgart, richtete die Zentralkasse und Buchhaltung ein und baute das Abrechnungswesen für die damals noch etwa 200 Geschäftsstellen im Bundesgebiet auf. Als 1965 der ACE gegründet wurde, übertrug man ihr wegen ihrer Erfahrung und großen Zuverlässigkeit Revisionsaufgaben bei ACE und GUV. Mit zu ihrem Geschäft gehörte bis 1964 auch das Personalwesen.

Für die ACE-Mitglieder blieb sie bescheiden im Hintergrund, für ihre Kolleginnen und Kollegen setzte sie sich mit der ihr eigenen Art nachhaltig ein. Sie war auch Obmann der Schwerbeschädigten. Und nicht nur in ihrer Heimatgemeinde, wo sie Gemeinderätin ist, auch in der ACE-Zentrale meldete sie sich zu Wort, wenn es galt, die Interessen derer, die sie vertrat, durchzusetzen. In einer kleinen Feier aus Anlaß ihrer Verabschiedung in den



Ruhestand würdigten der ACE-Vorsitzende Ludwig Gosepath und als Sprecher der Belegschaft Werner Süß, die unbestrittenen Verdienste dieser engagierten Kollegin, die durch ihre Arbeit und Persönlichkeit auch in den Gewerkschaften im ganzen Bundesgebiet bekannt geworden ist.

Prüfen Sie Ihre Anschrift ganz genau:

Bald kommt Lenkrad zu Ihnen nach Hause

Darauf haben viele ACE-Mitglieder seit Jahren gewartet: Ihr offizielles Cluborgan, Deutschlands zweitgrößte Autofahrerzeitschrift, ACE Lenkrad, wird ab 1. Januar 1979 nach Hause zugestellt. Zwar gab es bisher auch schon die Möglichkeit – und viele unserer Mitglieder hatten davon Gebrauch gemacht – die Zeitschrift, die ja im Mitgliedsbeitrag enthalten ist, bei der Post zu abonnieren und für 3,80 DM im Jahr (Zustellgebühr) nach Hause schicken zu lassen. Diese 3,80 DM im Jahr fallen künftig weg. Vorstand und Beirat des ACE haben beschlossen, jedem Mitglied ein Exemplar einzuweisen. Allerdings ist es wichtig, daß wir für die vollelektronische und automatische Beanschriftung unserer Zeitschrift eine genaue Postanschrift haben. Der Computer hat in seinem „Gedächtnis" im Moment nur die Anschrift, unter der Sie im November letzten Jahres die Jahresrechnung für 1978 erhalten haben. Diese Anschrift ist auch auf Ihrem Mitgliedsausweis, also auf Ihrem Schutzbrief, ausgedruckt.
Deshalb unsere dringende Bitte: Prüfen Sie anhand der letzten Unterlage, ob sich Ihre Anschrift inzwischen geändert hat. Der ACE und die Post brauchen Ihre ganz genaue Adresse, also die exakte Postleitzahl und das Zustellpostamt. Es genügt beispielsweise nicht – um die Anschrift des ACE als Muster zu nehmen – die Bezeichnung 7000 Stuttgart, Schmidener Straße 233, sondern richtig ist 7000 Stuttgart 50. Gegebenenfalls können Sie das Zustellpostamt bei Ihrem Briefträger erfahren.
Wer beispielsweise nur Berlin-Moabit oder Berlin-Tiergarten angibt, tut sich und dem ACE keinen Gefallen. Die richtige Anschrift wäre 1000 Berlin 21. Neben Berlin sind folgende Städte noch wichtig, weil sie zusätzlich zur Postleitzahl eine Kennzeichnung haben, die für das Zustellamt wichtig ist:
• Hamburg • Kiel • Lübeck • Bremen • Hannover • Düsseldorf • Mönchengladbach • Duisburg • Krefeld • Oberhausen • Essen • Dortmund • Herne • Bielefeld • Köln • Bergisch-Gladbach • Bonn • Wuppertal • Solingen • Arnsberg • Siegen • Frankfurt • Mainz • Mannheim • Stuttgart • Karlsruhe • München • Augsburg

Wenn Sie Anschriftenänderungen mitzuteilen haben, so benützen Sie bitte den untenstehenden Coupon und schicken ihn umgehend als Drucksache zurück.

Anschriftenänderung L 4/78

Mitgliedsnummer ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Name ____________________

bisherige Anschrift:

PLZ, Ort ____________________

Straße, Hs.-Nr. ____________________

neue Anschrift:

PLZ, Ort ____________________

Zustellpostamt ____________________

Straße, Hs.-Nr. ____________________

(Bitte einsenden an ACE-Hauptverwaltung, Abt. Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50)

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa ·





Ein Prüfzentrum im Herzen Frankfurts

Mit seinem neuen Prüfzentrum, das der ACE am Freitag, 9. Juni, in der Frankfurter Innenstadt eröffnet hat, soll dem TÜV keine Konkurrenz gemacht werden. Der gewerkschaftliche Autoclub sieht darin vielmehr einen markanten Beitrag zur Hebung der von der Technik abhängigen Verkehrssicherheit. In drei Hallen können künftig ACE-Mitglieder, aber auch andere Autofahrer, von unabhängigen Meistern und Spezialisten prüfen lassen, was lebensnotwendig für die Fahrzeugsicherheit sein kann. Denn die beste Pannenhilfe ist nicht so gut wie eine fachmännische Vorsorge, weiß man beim ACE.

für:
- **Motor**
- **Bremsen**
- **Stoßdämpfer**
- **Abgas** ● **Zündung**
- **Generator und**
- **Fahrwerk**

Grund für die Eröffnung des Prüfzentrums war die mehrjährige Erfahrung mit 15 Testbussen.

Aus den Prüfberichten der ACE-Techniker geht zweifelsfrei hervor, daß jedes zweite geprüfte Fahrzeug Mängel aufwies.

Während die Testbusse nach festen Plänen kreuz und quer durch die Bundesrepublik fuhren und jährlich mehr als 30 000 Mitgliederautos unter die Lupe nahmen, wird das Prüfzentrum, obschon technisch besser ausgestattet als ein Prüfbus, weniger Fahrzeuge kontrollieren. Dafür können dort nicht nur die Motoren untersucht werden (Vergaserjustierung, Abgas, Zündung, Generator), sondern auch auf einem Rollenmeßstand die Bremsen. Ein Stoßdämpferprüfstand, Geräte für die optische Achsvermessung und für den Test der Beleuchtung, vervollständigen die mit Hebebühnen ausgerüstete Anlage.

Keine Wartezeiten

Wer die drei Prüfkabinen mit seinem Fahrzeug passiert hat, erhält auf einem Testbogen die genauen Unterlagen des Prüfergebnisses. Ist ein Fahrzeug verkehrsunsicher, wird dies mit einem Stempel vermerkt. Das Prüfzentrum steht gegen eine Gebühr auch Nichtmitgliedern offen. Es gibt keine langen Wartezeiten, denn geprüft wird nach zuvor vereinbarten Terminen.



Früher Tankstelle — heute Prüfzentrum mit modernster Technik.



Mit diesem Shocktester von Boge wird die Funktion der Stoßdämpfer gemessen.

ACE-Pannen- und Abschleppstationen

Jetzt elf Notrufzentralen

Autofahrer, die nach einem Unfall, einer Panne oder aus einem anderen Grund in Not geraten sind, können sich in elf deutschen Städten an eine ACE-Notrufzentrale wenden. Hier wird ihnen schnell und rund um die Uhr die erforderliche Hilfe vermittelt. Das gilt nicht nur für ACE-Mitglieder.
Notrufzentralen des ACE gibt es in Berlin, Hamburg, Hannover, Dortmund, Duisburg, Köln, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart, Nürnberg und München. Dienstbereitschaft: Montag, bis 18 Uhr; Dienstag bis Samstag, bis 21 Uhr; an Sonn- und Feiertagen von 7 bis 21 Uhr.
Darüber hinaus teilt ein automatischer Anrufbeantworter mit, unter welcher Nummer ACE-Pannenfahrer oder ACE-Vertragspartner erreichbar sind.

Im November gibt's neue Bernhardiner für Ihre Frontscheibe mit diesen Nummern

Die ACE-Notrufzentralen

Stadt	Telefon
Berlin	0 30/2 11 22 55
Dortmund	02 31/52 41 52
Duisburg	02 03/2 51 51
Frankfurt	06 11/23 29 29
Hamburg	0 40/29 50 40
Hannover	05 11/1 25 78
Köln	02 21/52 72 00
Mannheim	06 21/2 25 22
München	0 89/53 65 02
Nürnberg	09 11/2 29 22
Stuttgart	07 11/53 44 44

Ort	Anschrift	Telefon
Aachen	Eller Straße 3	02 41/52 11 11
Aschaffenburg	Dinglerstraße 30	0 60 21/1 47 02
Augsburg	Donauwörther Straße 33	08 21/41 14 67
Bad Hersfeld	Am Sandweg 4	0 66 21/7 32 22
Berlin	**Notrufzentrale**	**0 30/2 11 22 55**
Bielefeld	Oldentruper Straße 10	05 21/2 50 00
Bingen	Bingen-Bingerbrück, Koblenzer Str. 20	0 67 21/3 30 55
Bochum	wird eingerichtet	02 34/wird eingerichtet
Bonn	Bonn-Endenich, Sebastianstr. 153	0 22 21/61 41 61
Braunschweig	Gliesmaroder Straße 70 a	05 31/34 11 99
Bremen	Brinkum-Nord, Bremer Straße 119	04 21/87 01 03
Darmstadt	Griesheim, Pfungstädter Straße 13	0 61 55/30 05
Dortmund	**Notrufzentrale**	**02 31/52 41 52**
Dortmund	Münsterstraße 183	02 31/81 04 44
Düsseldorf	Am Wehrhahn 72	02 11/35 40 00
Duisburg	**Notrufzentrale**	**02 03/2 51 51**
Duisburg	1, Mülheimer Straße 151	02 03/33 19 75
Emden	Petkumer Straße 223	0 49 21/5 10 11
Essen	Glückstraße 11	02 01/27 12 00
Frankfurt	**Notrufzentrale** c/o ACE-Geschäftsstelle, Wilhelm-Leuschner-Straße 69–77	**06 11/23 29 29**
Freiburg	Freiburg-Ebnet, Schwarzwaldstr. 330	07 61/6 71 11 <6 44 11>
Fulda	Frankfurter Straße 25	06 61/7 57 57
Gießen	Lang-Göns, Holzheimer Straße 77	0 64 03/22 55
Göttingen	Göttingen-Weende, Th.-Heuss-Str. 60	05 51/3 35 51
Hagen	Märkischer Ring 92	0 23 31/2 32 22
Hamburg	**Notrufzentrale**	**0 40/29 50 40**
Hamburg	26, Sievekingdamm 53	0 40/21 66 67
Hamburg-Harburg	HH 90, Treiderweg 8 B	0 40/7 63 11 94
Hamm	Wilhelmstraße 9	0 23 81/2 17 90
Hannover	**Notrufzentrale**	**05 11/1 25 78**
Hannover	71, Brabeckstraße 39	05 11/52 99 90
Heilbronn/Weinsberg	Obersulm (Affaltrach), Weststr. 5	0 71 30/87 77
Ingolstadt	Manchinger Straße 12	08 41/6 76 71
Karlsruhe	KA 21, Lameystraße 5	07 21/55 55 00
Kassel	Kassel-Bettenhausen, Yorckstraße 4	05 61/5 45 55
Kempten	Schumacherring 110	08 31/7 51 50
Kiel	Schwedendamm 10–14	04 31/7 74 64
Koblenz	Koblenz-Metternich, Trierer Str. 80	02 61/8 55 10 <2 55 10>
Köln	**Notrufzentrale**	**02 21/52 72 00**
Köln	Amsterdamer Straße 188	02 21/7 60 52 52
Kulmbach	Fröbelstraße 12	0 92 21/7 46 74
Leverkusen	Hans-von-Dohnanyi-Straße 4	0 21 72/5 12 44
Lübeck	Ratzeburger Allee 102	04 51/59 59 58
Mannheim	**Notrufzentrale**	**06 21/2 25 22**
Mannheim	Mannheim-Vogelstang, Pirnaer Str. 13	06 21/70 77 77
Mönchengladbach	Dammer Straße 112	0 21 61/66 22 22
Montabaur	Wirges, Bahnhofstraße 84	0 26 02/63 30
München	**Notrufzentrale**	**0 89/53 65 02**
München	80, Innsbrucker Ring 52	8 89/49 49 39
Münster	Scheibenstraße 88	02 51/7 26 77
Neumünster	Rendsburger Straße/Carlstraße 2	0 43 21/1 49 49
Nürnberg	**Notrufzentrale**	**09 11/2 29 22**
Oberhausen	Oberhausen-Sterkrade, Kirchhellener Straße 313	02 08/67 07 07
Offenburg	Ohlsbach, Karl-Benz-Straße 14	0 78 03/42 22
Osnabrück	Bremer Straße 81	05 41/7 66 66
Recklinghausen	Dorstener Straße 7	0 23 61/1 38 38
Rosenheim	Eichenweg 19	0 80 31/3 22 23 <3 43 89>
Saarbrücken	Luisenthaler Straße 220	06 81/7 96 96
Schleswig	Flensburger Straße 2	0 46 21/2 84 44
Straubing	Eichendorffstraße 99	0 94 21/46 11
Stuttgart	**Notrufzentrale** c/o ACE-Hauptverwaltung, Stuttgart 50, Schmidener Straße 233	**07 11/53 44 44**
Ulm	Neu-Ulm, Reichenberger Straße 4	07 31/8 44 88
VS-Schwenningen	Staufenstraße 44	0 77 20/49 49
Wesel	Voerde 2, Frankfurter Straße 90	02 81/44 88
Würzburg	Höchberger Straße 10	09 31/4 24 40
Wuppertal	Wuppertal 11, Gräfrather Str. 72 a	02 02/73 45 67



Skandalöse Schadensregulierung in Italien

Von Wolfgang Vogt

Es war am 30. August 1976. Ein Tag, den Frau Rosemarie A. nicht so schnell vergessen wird. Auf Urlaub in Rimini wollte sie einen Abstecher nach San Marino machen. Gegen 10.30 Uhr fuhr sie auf einer breiten, gut ausgebauten, bevorrechtigten Straße unter einem großen Bogen durch, auf dem zu lesen war: „Willkommen im alten Land der Freiheit". Doch nur wenige Meter weiter endete der Urlaubsausflug durch eine wüste Karambolage. Der nachfolgende Kampf verschiedener Anwälte mutet an wie ein orientalisches Märchen, aus einem Land, in dem vor wenigen Jahrzehnten berühmte Verträge der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnet wurden.

Ein kleiner Fiat 126 mit römischem Kennzeichen war, seine Wartepflicht mißachtend, über eine dicke Haltelinie und ein groß auf die Straße aufgemaltes „STOP" in die Vorfahrtsstraße eingefahren und mit dem Opel Kadett kollidiert.

Vorsichtig, wie Urlauber im fremden Land nun einmal sind, ließ Frau A. die Polizei kommen, die den Unfall aufnahm, Bremsspuren festhielt, Halter und Fahrer des italienischen Schadenverursachers und was eben sonst noch zum Unfall zu notieren war, auch der italienische Haftpflichtversicherer, eine auf den stolzen Namen *Lloyd – Centauro – Italiano* lautende Aktiengesellschaft mit Sitz in Neapel. Und weil Frau A. wirklich sehr vorsichtig war, machte sie eine ganze Reihe von Fotografien der beiden unfallbeteiligten Fahrzeuge.

Durch Polizeiprotokoll, Unfallaufnahmen und das Zeugnis eines Beifahrers abgesichert, meinte Frau A. mit Ruhe der Regulierung dieses Schadens entgegensehen zu können. In Deutschland wurde dann ein Gutachten über den Umfang des Schadens in Auftrag gegeben und dabei ermittelt, daß die Reparaturkosten höher waren als der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs, so daß sich ein Totalschaden ergab in Höhe von 3400 Mark.

Versicherung reagierte nicht

Frau A. suchte einen Anwalt auf, dem die Regulierung dieses Schadens mit dem italienischen Haftpflichtversicherer übertragen wurde. Die Anwälte wiesen Frau A. darauf hin, daß eine Schadensregulierung in Italien problematisch sei. Sie schrieben noch im September an das römische Büro des Lloyd-Centauro. Dieses Schreiben blieb – im Verkehr mit italienischen Haftpflichtversicherern nicht unbedingt überraschend – ohne Antwort.

Die Anwälte monierten, keine Antwort. Schließlich wandten sie sich an die Zentrale dieses italienischen Versicherers in Neapel, doch auch hier schien man der Auffassung zu sein, einen Brief nach Deutschland zu senden, und den Schaden eines deutschen Feriengastes zu regulieren, sei offensichtlich Unsinn und unnötig.

Die Anwälte der Frau A. waren fleißig, sie schrieben mehrfach. Den italienischen Versicherer vermochte nichts aus seiner Ruhe zu bringen. Solches Verhalten frustriert auch den engagiertesten Anwalt, und so warfen denn die Anwälte der Frau A. im Mai 1977 das Handtuch, schrieben höflich, „daß wir unsere Bemühungen zur Durchsetzung Ihrer Schadensersatzforderung als gescheitert ansehen müssen" und wiesen als einzige Alternative dazu, den Schadensersatzanspruch überhaupt zu vergessen, darauf hin, daß mit Hilfe eines italienischen Anwalts in Italien vor Gericht gegangen werden könne.

Zivilprozeß in Italien?

Frau A., nach solch italienischer Bravourleistung in der Schadensregulierung schon etwas skeptisch geworden, bekam allseits zu hören, ein Zivilprozeß in Italien, das sei in etwa das letzte und schlimmste, was einem überhaupt passieren könne. Prozeßdauer von meh-

reren Jahren, Kosten, die nicht erstattet werden, auch wenn man den Prozeß gewinnt, alles begeisternde Dinge.
Frau A. versuchte es zunächst mit einem anderen Anwalt. Dieser, ebenfalls voll schlechter Erfahrung in der Regulierung mit italienischen Haftpflichtversicherern, versuchte zunächst die Regulierung auf anderem Wege weiterzubringen. Denn Anfang und Mitte der 70er Jahre war es zu vielfachen, teilweise heftigen Protesten bei den zuständigen staatlichen Stellen, privatwirtschaftlichen Verbänden darüber gekommen, wie miserabel der Regulierungsstil italienischer Haftpflichtversicherer sei. Das hatte auch – zumindest auf dem Papier – gewisse Folgen gezeigt.
Der italienische Staat hatte durch ein Dekret (Nr. 345/76) den in seinem Gebiet tätigen Kfz-Haftpflichtversicherern schnelle und faire Regulierung verordnet. So steht in diesem Dekret zu lesen, ein Versicherer müsse innerhalb von 60 Tagen nach dem Unfall ein schriftliches Angebot an den Geschädigten schicken. Könne aus bestimmten Gründen – etwa weil die Haftungsfrage nicht klar ist – ein Angebot nicht unterbreitet werden, müßten diese Gründe benannt werden. Ist der Geschädigte mit der angebotenen Summe nicht einverstanden, muß sie jedenfalls als Vorschuß bezahlt werden.
Das klingt nicht schlecht und wäre in der Tat schön, wenn dies alles nur einigermaßen der Wirklichkeit entspräche.

Beschwerdeabteilung eingerichtet

Jedenfalls tat man im ersten Schwung noch etwas mehr, man verstärkte die Reklamationsabteilung eines mit Beschwerden gegen Versicherer befaßten Verbandes und das zuständige Ministerium, das Ministerium für die Industrie, den Handel und das Handwerk, richtete ebenfalls bei der „Generaldirektion für die Privaten Versicherungen" eine Beschwerdeabteilung ein.
Diese bekam auch – vermutlich einen nicht kleinen – Stapel hektographierter Antwortschreiben, mit denen man Beschwerdeführern mitteilen konnte, daß diese die „gebührende Beachtung" gefunden habe und die Versicherung zur Tätigkeit aufgefordert worden sei.
Solch feines, Hoffnung erweckendes Formularschreiben des Industrieministeriums erhielt der jetzt für Frau A. tätige Anwalt ziemlich genau ein Jahr nach dem Unfall und in Beantwortung seines Briefes an das Ministerium. Aber der Anwalt hatte sich nicht nur an das Ministerium gewandt, sondern auch an zwei Institutionen, die speziell für die Reklamationen gegen Haftpflichtversicherer in Italien zuständig sind.
Einmal ist dies die ANIA, der Nationalverband für Versicherungsunternehmen in Mailand, zum anderen das Gegenstück zum deutschen HUK-Verband, das Ufficio Centrale Italiano, ebenfalls in Mailand. Beide Organisationen wurden angeschrieben.
Das UCI reagierte nach vier Wochen durch Übersetzung der Durchschrift eines *hektographierten* Schreibens an die Zentrale des Lloyd-Centauro, in dem dieser aufgefordert wurde, „postwendend" – dies Wort war unterstrichen – Stellung zu nehmen. Bei der Reklamationsabteilung des ANIA dauerte die Antwort auf den deutschen Brief immerhin sieben Wochen. Auch hier wurde hoffnungsvoll angekündigt, man nehme mit der sehr ehrenwerten Gesellschaft Lloyd-Centauro Kontakt auf und werde dann wieder Nachricht geben.
Das Jahr 1977 näherte sich seinem Ende und weder war Nachricht von dem „sehr ehrenwerten" italienischen Haftpflichtversicherer Lloyd-Centauro noch von den sicher viel ehrenwerteren, inzwischen ebenfalls mit der Sache befaßten Stellen, dem Industrieministerium, der ANIA, dem UCI Nachricht eingegangen.
Der deutsche Anwalt reklamierte mit Schreiben vom 2. 12. 77 mit bemerkenswertem Ergebnis: Das Industrieministerium und das ANIA gaben überhaupt keine Antwort, und das UCI schaltete den Reklamationsdienst des ANIA ein.

Schweigen im italienischen Aktenwald

Im übrigen herrscht weiterhin Schweigen im italienischen Aktenwald.
Vielleicht sind die Herren oder Damen Sachbearbeiter noch stolz, daß wieder ein dummer Deutscher in die Röhre schaut, denn dadurch, daß Zahlungen nach Deutschland nicht ausgeführt werden, wird ja die bekannt marode italienische Zahlungsbilanz geschont, eine In-



»Neapel sehen … ewig warten … und dann sterben!«

anspruchnahme teurer DM-Devisen vermieden und jeder ist zufrieden. Wenigstens in Italien. Und keiner regt sich auf. Oder vielleicht doch? Wird hier nicht dem ahnungslosen Touristen vorgeführt, was möglicherweise an der Wurzel der sozialen Unruhe in Italien ist, dem breiten Zustrom zur kommunistischen Partei, als Ausdruck des Protestes gegen Bestehendes? Erhält hier der ausländische Tourist nicht plötzlich eine unbeabsichtigte aber nicht desto wirksamere Lektion, was es heißt, es mit einem unfähigen, gleichsam bankrotten Staat zu tun zu haben, der die Beachtung seiner Gesetze durchsetzt. Denn es gibt wohl nicht den geringsten Zweifel, daß ein Verhalten, wie es hier an den Tag gelegt wird, im allerhöchsten Maße unsozial ist.

Vertrauen verspielt

Ein Schaden an einem Fahrzeug kann bei dem Stand der Reparaturkosten, die wir – in Italien genauso wie bei uns – haben, sofort Tausende von Mark ausmachen und damit sehr schnell den wirtschaftlichen Nerv einer Familie treffen. Wenn daher aus bloßer Trägheit, aus Interesselosigkeit ein Schaden nicht möglichst rasch reguliert wird, dann ist dies ganz nüchtern gesagt ein Skandal des sozialen Lebens. Ein Staat, der solches hinnimmt, nichts Wirkungsvolles dagegen tut, der wird allerdings den Haß seiner Bürger ernten, dem wird keiner mehr Vertrauen entgegenbringen.

Bedenkt man, daß die Alternative zum Zuwarten in solcher Schadensregulierung nur die ist, zu prozessieren, und weiß man weiter, daß ein Prozeß vor einem italienischen Zivilgericht auch bei einem verhältnismäßig einfachen Fall eine Prozeßdauer von drei Jahren erreichen kann, so zeigt sich noch mehr das gesellschaftlich Verantwortungslose und Unsoziale solchen Verhaltens.

Dabei ist noch nicht einmal berücksichtigt, daß nach italienischem Recht die Partei, die einen Prozeß gewinnt, nicht einmal alle von ihr aufgewendeten Kosten, jedenfalls nicht die des Rechtsanwalts, erstattet bekommt. Sie hat also, auch wenn sie gewinnt, immer einen Schaden.

Auch ist nicht berücksichtigt, daß der Geschädigte gezwungen ist, einen Anwalt zu nehmen in einem Zivilprozeß, der nach dem Muster des mittelalterlichen Kirchenprozesses abläuft, und von der Effizienz, die der Zivilprozeß in einem modernen Staat haben muß, offensichtlich genau die Jahrhunderte entfernt ist, die uns vom Mittelalter trennen.

Was können Touristen tun?

Was kann der deutsche Italientourist tun, um solch leidvolle Erfahrung, die ihn unter Umständen jahrelang wirtschaftlich aufs schwerste belastet, zu vermeiden?

Er kann zunächst überlegen, ob es nicht ein anderes, ähnlich schönes Land gibt, in dem sich Urlaub ohne solches Risiko verbringen läßt. Ferner kann er eine Rechtsschutzversicherung abschließen, um schnell und ohne Risiko den dann lang dauernden Zivilprozeß in Italien beginnen zu können; eine Lösung, die gerade für ACE-Mitglieder von Bedeutung ist, die eine Rechtsschutzversicherung – immer noch – zu einem sensationell niedrigen Beitrag bekommen.

Schließlich kann er eine kurzfristige Vollkaskoversicherung abschließen. Kurzfristig heißt, die Versicherung wird mindestens für einen Monat genommen.

Diese kurzfristige Vollkaskoversicherung ist nicht billig, sie ist aber mit Sicherheit eine gute Investition für jeden, der nach Italien fährt und dabei nicht ständig in der Gefahr leben will, als wirtschaftlich ruinierter Mann aus Italien zurückzukommen.

Zwar schließt nicht jeder Versicherer, bei dem man einen Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag hat, eine solche kurzfristige Kaskoversicherung ab. Lehnt der Versicherer ab, kann der Haftpflichtvertrag gekündigt werden, und es läßt sich vielleicht ein anderer Versicherer finden.

Es geht hier nicht darum, daß alles in Italien so verrottet und unverantwortlich ist wie jener Haftpflichtversicherer, der sich Lloyd-Centauro Italiano nennt. Es gibt eine ganze Reihe italienischer Versicherer, die gut arbeiten. Das Schlimme ist, daß die Untätigkeit des betroffenen Versicherers letztlich auch durch Stellen des Staates möglich wird, die gegen diese Untätigkeit etwas tun sollten, insbesondere im Hinblick auf die Römischen Verträge der EG.

Sie sind schon ein Kreuz, die Autofahrer. Jedenfalls für die Polizei, wenn sie versucht festzustellen, wer mit einem Auto falsch geparkt, Rotlicht überfahren, eine Höchstgeschwindigkeit überschritten hat.

Wird bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung eine Ordnungswidrigkeit festgestellt, kann die Polizei leicht den Halter des Fahrzeugs ermitteln. Nun muß aber der Halter nicht identisch sein mit dem, der beim Verkehrsverstoß das Fahrzeug lenkte.

Einer Ordnungswidrigkeit macht sich aber regelmäßig nur der schuldig, wer das Fahrzeug tatsächlich fährt, nicht der Halter – von einigen Ausnahmen abgesehen.

Der Kommentar:

Keine Satire, sondern Wirklichkeit: „Mehrfachtäter"

Polizei tappt im dunkeln

Da aber die Polizei zunächst nicht prüfen kann, ob der Halter zur Tatzeit Fahrer war, erhält zunächst einmal der Fahrzeughalter einen Anhörungsbogen. Er wird aufgefordert, sich zu dem Vorwurf zu äußern. Tut er dies nicht – was sein gutes, verbrieftes Recht ist – tappt die Polizei im dunkeln.

Sie kann nun in zweierlei Weise reagieren: Entweder sie stellt das Verfahren ein, um Kosten zu vermeiden. Dafür spricht die Erfahrung, daß in sehr vielen Fällen nach Ablauf der Verjährungsfrist von drei Monaten der Halter mitteilt, daß er nicht der Fahrer gewesen sei, sondern ein bestimmter Franz Maier, dessen Adresse brav mitgeteilt wird. Denn ihm kann nach Ablauf der Verjährungsfrist nichts mehr passieren und gegen den Halter kann kein Bußgeldbescheid ergehen, weil er ja nicht der Fahrer war.

„Fahndung" läuft an

Oder aber die Polizei erläßt einen Bußgeldbescheid gegen den Halter. Legt der dann ohne jede Begründung – was er von Rechts wegen kann – Einspruch ein, kann sich das gleiche ereignen, wie zuvor. Nach Ablauf der Verjährungsfrist wird ein anderer Fahrer als der Halter mitgeteilt. Das ganze, schön eingeleitete Verfahren bricht in sich zusammen.

Um diesen schlauen Fahrzeughaltern vielleicht doch an den Kragen zu können, vielleicht auch ganz einfach um diese ungeheure Frustration bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zu überwinden, ging die Polizei dazu über, Karteien anzulegen, in denen erfaßt wird, was sich alles bei einem bestimmten Fahrzeughalter an Verwarnungsgeldern ansammelt. Da wird dann fleißig festgehalten, wann ein Verwarnungsgeld ausgestellt wurde, wegen welcher Ordnungswidrigkeit und mit welchem Ergebnis.

Das geht so eine gewisse Zeit und ist dann eine bestimmte Zahl von Eintragungen erreicht, dann plötzlich wird jeder neue Vorgang, der bei diesem Halter anfällt, mit einem Stempelaufdruck versehen: „Mehrfachtäter".

Und nun beginnt der polizeiliche und staatsanwaltschaftliche Verfolgungsapparat einmal zu zeigen, was er kann: Jetzt wird die zuständige Polizeiinspektion aufgefordert Nachforschungen anzustellen über die Person des Halters.

Da soll sein Familienstand, sein Beruf, seine Arbeitsstelle und die Arbeitszeit ermittelt werden, außerdem welche Verwandten oder Kinder mit Fahrerlaubnis er hat, welch weitere Fahrzeuge er fährt, wie viele gebührenpflichtige Verwarnungen bekannt sind und wie viele davon bezahlt wurden.

Die zuständige Polizeidirektion forscht nach dem Arbeitgeber, erkundigt sich bei der AOK, bei der Führerscheinstelle und leitet schließlich – weisungsgemäß – ihr Ermittlungsergebnis über diesen „Mehrfachtäter" an die Staatsanwaltschaft weiter.

„Mehrfachtäter", das ist der Ausdruck, der sich jetzt eingebürgert hat. Und schließlich sagt es groß und deutlich ein Stempel, den irgend jemand irgendwann auf ein Formularblatt drückt.

Die Staatsanwaltschaft, durch solchen Stempelaufdruck vorgewarnt, macht nun von etwas Gebrauch, wovon sie regelmäßig in Bußgeldverfahren keinen Gebrauch macht. Sie erklärt dem für eine Verhandlung zuständigen Amtsrichter, daß sie an dem Hauptverhandlungstermin teilnehmen will, in dem der Richter klären soll, ob nun der Halter wirklich der Fahrer sei und am 5. 7. 77 in der Hauptstraße verbotswidrig geparkt habe, weshalb gegen ihn ein Bußgeld von fünf Mark festzusetzen sei.

In Gloria und Robe

So kommt es denn zu einer gerichtlichen Verhandlung und tatsächlich, die Staatsanwaltschaft ist in Glanz und Gloria und Robe ebenfalls vertreten, um sicherzustellen, daß der Strafverfolgungsanspruch unseres Staates gegen den Fahrzeughalter durchgesetzt und er auch unter Anfall von 21,50 Mark Kosten zu seinem Bußgeld von fünf Mark verdonnert wird.

Bis zum unsinnig teuren Ende

Vielleicht hält hier mancher Leser im Lesen inne und reibt sich die Augen. Er mag versichert sein, dies ist keine Satire. Es ist die Wirklichkeit der Ahndung von geringfügigen Verkehrsordnungswidrigkeiten, wie sie jedenfalls von der Zentralen Bußgeldstelle des Freistaates Bayern – und wohl auch anderwärts – praktiziert wird.

Irgend jemand hatte einmal die glorreiche Idee, daß in allen Fällen so verfahren werden solle und nun wird es eben durchexerziert, bis zum bitteren, unsinnig teuren Ende.

Und dabei hat es der per Stempelaufdruck zum „Mehrfachtäter" beförderte Fahrzeughalter doch immer noch so leicht. Er braucht im Hauptverhandlungstermin nur die Einlassung

zur Sache zu verweigern, dann hilft auch die Anwesenheit des Herrn Staatsanwalts dem Richter nicht darüber hinweg, daß er keinen Beweis führen kann.
Die Chance, daß es daher trotzdem zu einem Freispruch oder zu einer Einstellung des Verfahrens kommt, ist für den Fahrzeughalter, wenn er es nur geschickt anfängt, daher nach wie vor groß.

Stempel bleibt

Und obwohl es also im Zweifel wieder zu einer Einstellung, vielleicht sogar zu einem Freispruch kommt, bleibt selbstverständlich diesem Fahrzeughalter die Eigenschaft, die ihm aufgestempelt wurde: „Mehrfachtäter".
Nein, auch dies ist keine Satire. So einfach ist es heutzutage, von deutschen Polizeibehörden als unbescholtener, einer Verkehrsordnungswidrigkeit nicht überführter Bürger zum Täter und gar zum „Mehrfachtäter" befördert zu werden. Ein Stempelaufdruck genügt. Ein Stempelaufdruck beseitigt ein Grundprinzip jedes Rechtsstaates, daß jemand einer Straftat – und auch einer Ordnungswidrigkeit – nur dann als schuldig angesehen werden kann, wenn die Täterschaft feststeht, sei es, daß sie zugegeben wird oder daß eine entsprechende Verurteilung vorliegt.

Sture Perfektion dient niemand

Daß solch großartige Fahndungsmaßnahmen letztlich teure Steuergelder kosten, ist uninteressant: Polizeibeamte müssen auch beschäftigt werden. Daß es anderweitig wichtige Tätigkeitsbereiche gäbe, die jeden Einsatz und jeden Eifer wert wären – Terroristenfahndung, Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität – spielt offensichtlich keine Rolle. Denn hinter einem Verkehrssünder herzusein, ist nicht nur vollkommen ungefährlich, sondern vor allem einfacher und dennoch geeignet, die ganze Allmacht des Staates vorzuführen.
Bei aller Anerkennung gewisser Schwierigkeiten der Polizei bei der Erledigung sogenannter Halteranzeigen: Solch sturer Perfektionismus, wie er hier praktiziert wird, dient letztlich niemandem und löst beim Bürger und Verkehrsteilnehmer allenfalls Unverständnis oder Gelächter aus. W. Vogt



Hochsaison für heiße Öfen

Leistungssteigerungen nehmen exzessive Formen an

Von Joachim M. Strampp
Fotos: Hans P. Feddersen

Motorradfahrer Charly hat ein Bein schon im Grab. Es ging ihm verloren, als er im letzten Sommer seiner 750er beim Ampelstart zuviel Stoff gab. Da hob sich das Vorderrad vom Boden, die ganze Maschine strebte himmelwärts. Weil aber trotz vieler Versuche noch kein Motorrad in die Erdumlaufbahn eingeschwenkt ist, blieb auch Charly zwischen Stock und Stein. Motorradfahren ist heute sicherlich mehr als nur Fortbewegung. Doch in den vergangenen Jahren stilisierten findige Marktstrategen mit immer weiter wachsenden Hubräumen und wild wuchernden Leistungsdaten die Fahrt auf dem Feuerstuhl zum Ritt auf der Kanonenkugel um. Da hilft es wenig, daß Reifenhersteller sich um immer mehr Sicherheit bemühen und die Aggressivität in der Werbung der Zweiradproduzenten verschwinden soll: Die Hochsaison für heiße Öfen hält an.

An ihren Maschinen steht: „Live to ride. Ride to live" (Leben, um zu fahren. Fahren, um zu leben.) Easy-Rider haben den festen Arbeitsplatz für immer verlassen, sind nicht mehr Lehrling oder Tiefbauarbeiter, sondern nur noch Motorradfahrer. Andere sagen den Zwängen jeweils für Monate Valet, gehen auf die Straße Richtung Süden: „High sein, frei sein – Sonne muß dabei sein."

Vor der Polizei fürchten sich dabei nur wenige. Die uniformierten Wächter stammen, wie die meisten Motorradsünder, oft genug aus einfachen Verhältnissen. Man duzt sich sofort. Auch für junge Polizisten ist das Motorrad der materialisierte Traum von der Freiheit. Es signalisiert Unabhängigkeit und

Selbstbestimmung – freilich nur an der schmalen Haftgrenze zwischen Leben und Tod. Freude, womöglich nur Angstlust, erwächst aus der selbst dosierten und allein bewältigten Gefahr.
So was macht süchtig, nicht anders als Bergsteigen, Drachenfliegen, Tiefseetauchen oder Fallschirmspringen. Bei manchen ist das Zweiradfahren deshalb zur überwertigen Idee ihres Lebens geworden, der alles nachgeordnet wird.

Zweirad-Boom hält weiter an

Der Trend zum Zweirad ist ungebrochen. Vom Fortbewegungsmittel unterer Einkommensklassen – weil billiger – hat sich das Motorrad unterdessen zum Prestigegefährt entwickelt. Inzwischen sind ja auch große Maschinen kaum billiger als ein Auto. Seit 1969 hat sich der Bestand an Motorrädern in der Bundesrepublik nahezu verdoppelt. Im letzten Jahr waren rund 2,5 Millionen motorisierte Zweiräder registriert: rund 1,9 Millionen Mofas, Mopeds und Mokicks, 211 000 Kleinkrafträder, 30 000 Motorroller und mehr als 312 000 Motorräder über 50 Kubikzentimeter.
Der „Thrill", der Nervenkitzel, ist für zwei Kölner Psychologen einer der Hauptgründe für den ungebrochenen Motorradboom der letzten Jahre. Seine persönlichen Grenzen hinauszuschieben, sich der Gefahr auszusetzen und der beängstigende Genuß, die Gefahr auszuhalten, sind für viele Besitzer von schnellen Zweirädern eine Stimulanz.
Die Diplom-Psychologen Rolf Dellen und Gerd Bliersbach vom Kölner „Delberg-Institut, Gesellschaft für psychologische Forschung und Beratung", kamen nach zahlreichen Interviews mit Fahrern sowie der Auswertung internationaler und eigener Forschung zu diesem Ergebnis. Bei einer Tagung der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit (AFO) an der Universität Köln sprachen beide auch von „Zivilisationsflucht" und einem Gegentrend zu den komfortablen Limousinen der Wohlstandsgesellschaft.
Mit dem Ritt auf dem Feuerstuhl befreit sich offenbar mancher Zeitgenosse auch von den Gefühlen der Schwäche, die er zuvor in einem der mäßig motorisierten Alltagsautos verspürt hatte. So offenbarte zum Beispiel der Besitzer einer 9000 Mark teuren 750er-Maschine, er sei früher in seinem VW-Käfer immer nur herumgeschubst worden: „Jetzt bin ich endlich Spitze und nicht mehr Schwanz." Etliche der Befragten gaben zu, sich ab und zu vor Publikum zu produzieren: „Da leg ich noch'n Brikett zu."

Kraft-Orgien in der Gigantenklasse

Die Entwicklung in diese Richtung wird unterstützt durch ein Rennen, das zur Zeit zwischen den Herstellern läuft und das Wort bestätigt: Vom Erhabenen zum Lächerlichen ist es oft nur ein kleiner Schritt. Während derzeit noch die Yamaha XS 1100 mit 70 kW (95 PS) als schnellstes Serienmotorrad der Welt gilt, blies Rivale Honda mit der ab Mai ins Treffen geschickten CBX zum Sturm auf diesen Titel: 77 kW (105 PS) aus sechs, statt vier Zylindern – wie bei der Konkurrenz – und 268 Kilo Gewicht (283 bei der Yamaha), sollten für das blaue Band genügen.
Doch bevor noch der erste Gigant aus Nippon vom Band gelaufen ist, hat Europa zugeschlagen: MV Agusta tönt laut, daß es jetzt bereits das schnellste Serienmotorrad der Welt bei ihnen zu kaufen gäbe. Aus vier Zylindern lassen sich 87,6 kW (119 PS) freisetzen, welche die nur 202 Kilo schwere Maschine in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 katapultieren. Zum Vergleich: Ein Phantom-Düsenjäger beschleunigt von 0 auf 180 km/h in 18 Sekunden. Dies entspricht in etwa der Beschleunigung eines mittleren Porsche.

Keine Alptraum-Maschinen

Die Kosten für solche Kraftorgien in der Gigantenklasse ab einem Liter Hubraum sind entsprechend. Die beiden Japaner laufen mit rund 10 000 oder 11 000 Mark schon ganz schön ins Geld. Aber für den zweifelhaften Ruhm auf einer MV Agusta der Schnellste zu sein, sind satte 30 000 Mark zu berappen.
Womit klar wäre, daß es nicht allzu viele sind, die sich solchen Lorbeer leisten können. Denn Leute mit dem nötigen Kleingeld sind meistens schon aus den Jahren heraus, wo sie noch über solche Reflexe verfügen, um unter Umständen entfesselte Urgewalten bändigen zu können. Aber auch betuchte junge Leute sind beileibe nicht immer ein Giacomo Agostini oder Mike Hailwood, die im Rennen solche Kaliber gewohnt sind. Es bleibt also die Frage, ob BMW mit seiner neuesten Werbung nicht irgendwo recht hat: Eine Rißzeichnung zeigt ein Zweirad mit einem Sechszylinder-Reihenmotor und einer theoretischen Leistung von 105 kW (134 PS). Aber die geschickt beratenen Weiß-Blauen aus München formulieren fein, daß sie keine „Alpträume" bauen, sondern „Motorräder für die Wirklichkeit". Denn wie rauh diese sein kann, vor allem dann, wenn nicht der Fahrer die Maschine fährt, sondern umgekehrt, läßt sich meist schwarz auf weiß nachlesen: In den Aufnahmeprotokollen der Unfallkliniken.

Unfallzahlen zwingen zur Gegenwehr

Seit Mofas die Straßen erobert haben und Motorräder als Hobbyfahrzeuge wieder in Mode gekommen sind, zerbrechen sich Fachleute den Kopf. Die hohen Unfallzahlen mit den mehr oder weniger heißen Feuerstühlen zwingen zur Gegenwehr. Daß ein hohes Risiko gerade den jungen Reitern auf den heißen Öfen Spaß macht, konnte Polizeioberrat Horst Kretschmer von der Stuttgarter Polizeidirektion bestätigen. Zudem zeigen oft junge Fahrer geringe Neigung, sich an die Verkehrsregeln zu halten. So seien auch die häufigsten Unfallursachen bei den 525 Unfällen in Stuttgart im Jahr 1977 bei denen sechs Fahrer getötet und 478 verletzt wurden, falsches Überholen, zu schnelles Fahren und Alkohol. Die Motorradfahrer sollten alles tun, sich vor Unfällen zu schützen: Dazu gehört das Tragen eines Helmes bei jeder Strecke, eine Schutzkleidung, Fahren mit Licht und Disziplin.
Psychologen in den Vereinigten Staaten hätten bei manchem dieser Zweiradbesitzer schon einen speziellen Seelenzustand entdeckt, das Motorrad-Syndrom. Die davon Befallenen beschäftigen sich exzessiv mit ihren Maschinen. Sie brauchen den heißen Ofen, um ihrer Ziellosigkeit eine Richtung zu geben, das zerbrechliche Selbstwertgefühl zu stärken und Stärke vorzutäuschen. Für sie werde Motorrad zur Droge. Andererseits wird wohl kaum jemand allen Motorradfahrern diese Eigenschaften nachsagen wollen. Und so waren die Psychologen nach all diesen Untersuchungen selbst überrascht, als sie bei einer Analyse schwerer Motorradunfälle feststellten, daß die Kradfahrer keineswegs häufiger die Schuldigen an den Zusammenstößen waren. Auch sie bestätigten: Die häufigsten Ursachen der Kollisionen lagen beim Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot, nicht angepaßter Geschwindigkeit und riskantem Überholen.

Bestand (Mio)
4
3
2
1
Krafträder Gesamt
Mofa-Moped
Motorroller u. sonst. Krafträder
Motorräder
1955 1960 1965 1970 1975 Jahr

Die Zunahme der motorisierten Zweiräder in der BRD: 1960 waren es noch über 4 Mio. 1969 sank die Zahl auf 1,3 Mio., und heute, 1978, sind es bereits wieder fast 2,5 Mio., dazwischen lag ein tiefes Tal. – Quelle: Statistisches Bundesamt

Zweiradfahren ist komplizierter als mancher denkt

Zweiradfahren ist eben komplizierter als man gemeinhin annimmt. Das gilt sowohl für das Fahrrad- als auch für das Motorradfahren. Charakteristisches Merkmal der Einspurfahrzeuge mit zwei Rädern ist ein physikalisch labiler Zustand, dessen Beherrschung nicht durch Theorie erlernbar ist, sondern selbst „erfahren" werden muß. Dabei kommt es häufig genug zu wahrhaft „umwerfenden" Fahrsituationen.
Diese Lernphase wird von Kindern aufgrund ihres gefühlsmäßig ausgelegten Bewegungsverhaltens im allgemeinen schneller überbrückt als von Erwachsenen. Kinder führen die Lenk- und Balance-Bewegung meist instinktiv richtig aus.
Durchfährt man beispielsweise eine Kurve, macht man – unbewußt – zunächst eine der vorgesehenen Richtung entgegengesetzte Lenkbewegung. Mit diesem Trick bringt sich der Fahrrad- und Motorradfahrer in eine von Fahrgeschwindigkeit und Kurvenradius bestimmte Seitenneigung. Für den Motorradfahrer ist es sinnvoll, sich dieser physikalischen Gesetzmäßigkeit bewußt zu sein. Vor allem in kritischen Situationen können somit Unfälle verhindert werden, meint etwa Diplom-Ingenieur Manfred Kunz von der Continental AG.
Aufgrund ihres konstruktiven Aufbaus und den damit verbundenen Fahreigenschaften können die bei Auto und Laster üblichen Radialreifen am Motorrad nicht verwendet werden. Hingegen werden die für moderne Pkw-Gürtelreifen entwickelten abriebfesten Gummi-Mischungen auch für Motorradreifen verwendet.
Der trotzdem wesentlich höhere Verschleiß des Motorradreifens – insbesondere der des hinteren Reifens – liegt an dem im Vergleich zum Automobil deutlich niedrigeren Leistungsgewicht, dem dadurch auftretenden großen Schlupf und der geringen Kontaktfläche des Reifens mit der Straße. Zusatzlasten, wie beispielsweise ein Sozius, können den Abrieb spürbar vermindern. Eine gute Motorradbraut sollte allerdings die magische Grenze der 50 Kilo nicht überschreiten, weil jedes Pfund das Hinterrad beschwert. Nur mit einem leichten Mädchen im Rücken hat der Fahrer eine Chance, allfällige Wettfahrten auch mal zu gewinnen.

Motorradreifen sind vor Aquaplaning nicht gefeit

Bei den Entwicklungen von Motorradreifen muß der Konstrukteur neben den üblichen Anforderungen an den Reifen – Aufnahme von Brems-, Beschleunigungs- und Querkräften, Abrieb- und Rutsch-

festigkeit, Hochgeschwindigkeitstüchtigkeit – einen Effekt berücksichtigen, der beim Pkw-Reifen nur geringe Bedeutung hat: Die Gebrauchseigenschaften des Reifens sollten sich während der Einsatzzeit nur minimal ändern. Der Reifen muß eine gleichmäßig runde Kontur behalten, so berichtete Kunz in einem Seminar „Reifensicherheit für Zweiradfahrzeuge".

Selbst bei Nässe können die Reifen des Motorrades unter bestimmten Umständen sowohl in der Quer- als auch in der Längsrichtung Beschleunigungswerte von mehr als der Erdanziehung übertragen. Bei Bremsmanövern muß der Motorradfahrer berücksichtigen, daß das Vorderrad den größten Teil der Bremsenergie aufnimmt, aber keinesfalls „überbremst" und zum Blockieren gebracht werden darf. Die Hinterradbremse – auch bei ihr führt Blockieren zu einem instabilen Fahrzustand – betätigen gute Fahrer möglichst nur in Verbindung mit der Vorderbremse.

Darüber hinaus sollte der Fahrer darauf achten, daß auch die relativ schmalen Motorradreifen vor Aquaplaning nicht gefeit sind. Zudem verändert sich das Fahrverhalten der Maschine meist sehr stark, wenn große Gepäckstücke mitgeführt werden oder Zubehörteile unsachgemäß angebracht sind.

Spaß am Motorradfahren

Wer alle diese Tips beachtet, hat Spaß am Motorradfahren. Tips gibt es unter Motorradfahrern mehr als genug: Vielleicht gäbe es ja gar keine Motorradfahrer, die mitten im kalten Winter, wohl auch durch die halbe Nacht, Tausende von Kilometern hinter sich bringen, wenn man nicht davon erzählen könnte. So aber warten am Ziel der Strapaze die Gleichgesinnten, ein jeder Zuhörer so gut wie Fabulierer.

Gewöhnlich dreht sich das Gespräch um die selbstfabrizierten Komplikationen und ihre Bewältigung. Wie man ohne Benzin von der Autobahn kommt und mit dem Beiwagen aus dem Sumpf; wann aus einer verrußten Kerze doch noch ein Funke zu schlagen ist; ob es sich lohnt, vor dem TÜV Sand in die Bremstrommel zu tun und Stahlwolle in den Auspuff. Wichtig auch: Wie man sich vor Kälte schützt. Die banale Antwort – umsteigen in ein Auto – zählt nicht. Gesucht wird nach Lösungen, die zugleich frostigen Fahrtwind und einen warmen Leib garantieren. Profis tragen generell unterm Formslip eine feine, aber dichte Badehose.

„Ich habe unterwegs einen Anhalter mitgenommen, einen dicken", berichtet ein Beiwagenfahrer, „und dann ordentlich Stoff gegeben." Nach hundert Kilometern sei der Gast im vibrierenden Seitenwagen so aus der Form gegangen, daß schließlich drei Tankwarte Mühe hatten, den Mann aus der Blechhülle wieder herauszuziehen. „Sag dem Abenteuer, daß wir kommen."

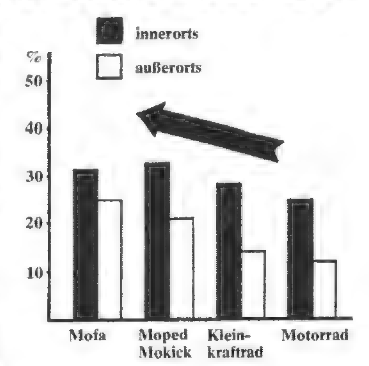
Mehr Schutz für Zweiradfahrer

Rapide wachsende Unfallzahlen bei ständig steigender Ziffer der Zulassungen von Zweirädern mahnen zur Gegenwehr: Erstmals legte der HUK-Verband eine umfangreiche Unfallstudie von Prof. Dr. Ing. Max Danner und Dr. Ing. Klaus Langwieder vor. Aus den Grundtendenzen, die wir ergänzen, mit Tabellen, ergibt sich klar die Forderung nach einer zweckmäßigeren Ausbildung der Zweiradfahrer, einer besser sichtbaren Kleidung und optimalen Schutzhelmen. Besonders wichtig ist aber die Partnerschaft zwischen Pkw- und Zweiradfahrern.

Rund 70 Prozent aller Zweiradunfälle ereignen sich zwar am Tag, aber der Anteil von 30 Prozent Unfällen während der Nacht ist im Vergleich zum Personenwagen und dessen Einsatzzweck überraschend hoch. Es läßt sich daraus bereits ablesen, daß das Motorrad bzw. Moped von den Jugendlichen häufig auch zur Fahrt zu abendlichen Vergnügungen benutzt wird, daß es aber umgekehrt auf Grund seiner schlechteren Erkennbarkeit in der Nacht wesentlich erhöhten Unfallrisiken ausgesetzt ist. Hinzu kommt noch, daß der Motorradfahrer in der Nachtzeit eine schlechtere Übersicht über die Strecke hat und bei Hindernissen auf der Fahrbahn weitaus höheren Sturzgefahren ausgesetzt ist. – Jeder fünfte Motorradunfall ereignet sich am Sonntag, annähernd 40 Prozent aller Motorradunfälle geschehen an Wochenenden oder Feiertagen.

	Unfallpartner	Mofa/Moped Anzahl	Mofa/Moped %	Kraftrad Anzahl	Kraftrad %
innerorts und außerorts	Alleinunfall	5 121	15,4	6 044	18,6
	Pkw	20 755	62,2	19 422	59,8
	Lkw/Bus	2 520	7,6	2 173	6,7
	Fußgänger	2 142	6,4	2 231	6,9
	Radfahrer/ motorisierte Zweiräder	2 808	8,4	2 582	8,0
	Gesamt	33 346	100	32 452	100

Die Unfallpartner sind in den meisten Fällen Personenwagen. Partnerschaft ist deshalb besonders wichtig.



Unfalltyp: Einbiegen/Kreuzen

Um einen „Einbiegen/Kreuzen-Unfall" handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtsberechtigten ausgelöst wurde.

Die erste Untersuchung von immerhin bereits über 2000 Unfällen zeigte genau wie bei den Personenwagen, daß gerade Innerorts-Unfälle so häufig sind. Hier wird das am Beispiel der Unfälle „Einbiegen/Kreuzen" dokumentiert.

Am häufigsten Kollisionen mit Pkw

Mit über der Hälfte der Unfälle dominieren Kollisionen zwischen motorisierten Zweirädern und Personenwagen (Bild 3), wobei Mofas und Mopeds mit 62,2 Prozent häufiger als Motorräder (59,8 Prozent) in derartige Unfälle verwickelt werden. Alarmierend und in der Öffentlichkeit noch nicht hinreichend bekannt ist die hohe Zahl der Alleinunfälle, die sowohl bei Motorradfahrern als auch bei Mopedfahrern mit 18,6 bzw. 15,4 Prozent an zweiter Stelle der Häufigkeit der Unfälle mit Personenschaden folgt. Annähernd jeder fünfte Unfall mit Personenschaden ereignet sich durch einen Sturz des Moped- oder Motorradfahrers ohne Beteiligung anderer Personen oder Fahrzeuge. Überraschend hoch ist auch der Anteil von Zweiradfahrern untereinander, der mit rund 8 Prozent weit über der relativen Verkehrsbeteiligung von Motorrädern, Mopeds und Fahrrädern liegt und vor allem im Hinblick auf deren geringeren Platzbedarf und die somit guten Möglichkeiten des gegenseitigen Ausweichens viel geringer sein müßte.

Vorschläge der Forschung

Die bisherigen Ergebnisse der Forschung zeigten, wo die Schwerpunkte des Unfallgeschehens liegen. Wie Prof. Dr. Danner bei einem von der Reifenbranche für Fachjournalisten organisierten Seminar in Wiesbaden betonte, lassen sich mit Gegenmaßnahmen, vor allem durch verstärkte Fahrausbildung und durch Aufklärungsaktionen, Verbesserungen erzielen. Danner nannte dabei drei wichtige Punkte:

- Bessere Fahrausbildung, und zwar gerade bei jungen Fahrern unter Beachtung psychologischer Erkenntnisse. Vor allem muß die praktische Beherrschbarkeit des Fahrzeugs besser gelehrt werden. Danner machte die Erlaubnis zum Fahren schwerer Motorräder sogar abhängig von genügender Fahrpraxis auf leichteren Maschinen.
- Auffällige Schutzkleidung, dazu kräftige Schuhe und Handschuhe. Sie sind eine wesentliche Voraussetzung zur Verringerung der Unfallfolgen, insbesondere von Hautabschürfungen.
- Tragen von Schutzhelmen, was eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein sollte. Leider läßt die Entwicklung der Helme noch viel zu wünschen übrig.

		1972	1976	Entwicklung 1975–76 % Tote/ Schwerverl.	Entwicklung 1975–76 % Fahrzeugbestand
Mofa/Moped	Tote	714	841	+ 16.6	+ 7.6
	Schwerverletzte	8 741	12 607	+ 14.3	
Motorrad	Tote	969	1 250	+ 3,2	+ 10,8
	Schwerverletzte	12 165	16 229	+ 16,1	
Pkw	Tote	9 457	6 850	– 2,8	+ 5,7
	Schwerverletzte	92 437	71 184	+ 2,0	

Die Entwicklung in wenigen Jahren, von 1972 bis 1976, dient als Warnung: Allein die Zahl der schwerverletzten Motorradfahrer stieg in einem Jahr (1975/76) weit mehr an als der Fahrzeugbestand.

Fahrzeugart		Bestand an Fahrzeugen (Juli 1976)	Verletzte tödlich ①	Verletzte schwer ②	Verletzte leicht ③	Risiko Verletzte 1+2+3 Best.	Fahrleistung* Durchschnitt pro Kfz in 10^3km	Fahrleistung* Gesamt in 10^9km	Risiko Verletzte 2+3 pro 10^6km	Risiko Tote pro 10^6km
Mofa/Moped	Anz.	1 848 548	841	12 607	25 188	21	1,5	2,3	16	0,4
	%	78,6	40,2	43,7	47,0					
Motorrad	Anz.	503 835	1 250	16 229	28 396	91	2,2	0,985	45	1,3
	%	21,4	59,8	56,3	53,0					
motorisierte Zweiräder Gesamt	Anz.	2 352 383	2 091	28 836	53 584	36	1,87	3,285	25	0,6
	%	100	100	100	100					
Pkw		18 919 738	6 850	71 184	202 550	15	13,5	234,1	1	0,03

Das relative Verletzungsrisiko ist beim Motorrad außerordentlich groß. (Tabellen: HUK-Verband)

Camper brauchen CAMP

CAMP ist ein unabhängiges Spezialmagazin für Freizeit mit Zelt, Caravan und Wohnmobil. Fundierte CAMP-Beiträge helfen, dieses Hobby für Individualisten optimal zu gestalten. CAMP gibt mehr als perfekte Planungshilfen für gelungene Camping-Ferien. CAMP testet vor allem kritisch, was die Industrie für Camper auf den Markt bringt: vom einfachen Spirituskocher bis hin zum Luxus-Wohnmobil. So macht CAMP seinen Lesern die Entscheidung bei Anschaffungen leicht. So können Sie mit CAMP eine Menge Geld sparen! CAMP-Beiträge sind vielseitig und praxisnah. Auch „alten Hasen" unter den Campern hat CAMP noch eine Menge zu bieten. Jeder Camper braucht CAMP!

„Wir halten CAMP für eine gut gemachte und informative Zeitschrift für Camper"
Frankfurter Allgemeine Zeitung

„Die Zeitschrift ist ja wirklich fantastisch aufgemacht."
Dr. Walter Klement
Österreichische Fremdenverkehrswerbung

Themen aus CAMP 4:

- Die preiswertesten Campingbusse im Vergleich
- Klapp- und Zeltanhänger für Freizeit-Autos
- Pannenhilfe für den Caravan unterwegs
- Abenteuerwandern für Camper
- Camping in Osteuropa
- Kur-lauben für Caravaner
- Mit welcher Fähre wohin?
- Gespanntest: Dieselfahrzeuge mit 5,30 m Klasse



Einführungsangebot zum Kennenlernen!

Sparpreis!
4 Hefte pro Jahr nur 18,– DM
Sie sparen 6,– DM!
Nutzen Sie dieses günstige Angebot!

CAMP-Spar-Coupon noch heute einsenden! CAMP kommt bequem per Post zu Ihnen. Ohne zusätzliche Kosten.

CAMP-Spar-Coupon

CAMP-Postservice, EHAPA VERLAG GMBH, Postfach 1215, 7000 Stuttgart 1

Ja, ich möchte 6,– DM sparen und bestelle CAMP für 1 Jahr (4 Hefte) statt 24,– DM zum Einführungspreis von nur 18,– DM!

Ich kann diese Bestellung innerhalb einer Woche widerrufen.

Name

Straße

PLZ/Ort

Unterschrift (unter 18 J. vom gesetzl. Vertreter)

C 38

So prüft die Polizei Ihr Zweirad

Ab 27. Juli wird es ernst mit der Schutzhelmpflicht für Mopedfahrer. Eine neue Verordnung schreibt Helme für alle vor, deren fahrbarer Untersatz schneller als 25 Kilometer pro Stunde ist.
Parallel zu der neuen Verordnung wollen die Verkehrsminister der Länder durch gezielte Kontrollen dafür sorgen, daß Mofas mit 25 Kilometern Höchstgeschwindigkeit nicht durch technische Veränderungen schneller gemacht werden. Auch auf andere technische Details, die die Verkehrssicherheit dieser Fahrzeuge sichern, wird bei dieser Aktion geachtet.
Bisher waren Schutzhelme nur für Fahrer solcher Zweiräder vorgeschrieben, die schneller als 40 Kilometer pro Stunde sind. Maßgebend für die Senkung dieser Geschwindigkeitsgrenze war die besorgniserregende Entwicklung der tödlichen Unfälle von Mofa- und Mopedfahrern, bei denen Kopfverletzungen die überwiegende Todesursache sind. Von fast 15 000 Verkehrstoten im vergangenen Jahr auf unseren Straßen waren etwa 1700 Fahrer von motorisierten Zweirädern. 23 000 wurden schwer verletzt.
Das Unfallrisiko ist für Zweiradfahrer bis zu 30mal größer als für Pkw-Fahrer, ermittelte der Verkehrswissenschaftler Professor Max Danner. Eine gute Gelegenheit dieses Risiko zu mindern, bietet die nebenstehende Tabelle des ACE. Zweiradfahrer können damit ihren fahrbaren Untersatz überprüfen, wie es die Polizei bei einer Verkehrskontrolle tun würde. Wer sich an die aufgezeichneten Vorschriften hält, geht zumindest im technischen Bereich nur noch ein geringeres Risiko ein. Im übrigen geht er sicher, daß er von den uniformierten Verkehrswächtern nicht mit einem Strafmandat bedacht wird.

Zweiräder: Was sie sind, was sie dürfen

	Vorschriften aus der StVZO (Straßenverkehrs-zulassungs-ordnung)	Fahrräder	Mofa 25, FaH bis 25 km/h auch elektr. Antrieb	Mopeds, FaH bis 48 km/h	Mokick Kleinkrafträder bis 50 ccm bis 40 km/h	Kleinkrafträder bis 50 ccm ohne Geschwindig-keitsbegrenzung	Krafträder über 50 ccm
1	§§ 4, 5, und 7 Führerschein Mindestalter		Führer-scheinfrei 15 Jahre	Klasse 5 16 Jahre	Klasse 5 16 Jahre	Klasse 4 16 Jahre	Klasse 1 18 Jahre
2	§ 18 Zulassungs-, Betriebserlaubnis-pflicht	nein nein	nein ja	nein ja	nein ja	nein ja	ja ja
3	§ 41 Bremsen	Zwei Bremsen mit ausr. Wirkung, § 65	Zwei Bremsen vorgeschrieben, jede mit mind. 2,5 m/sec² Verzögerung				
4	§ 50 Scheinwerfer	Fahrradschein-werfer, § 67	Scheinwerfer für Dauerabblendlicht Leistungsaufnahme 15 W			Fern- und Abblendlicht (asymmetrisch zulässig)	
5	§ 53 Schlußleuchten, Rückstrahler	ja (§ 67), Pedal-rückstrahler vorgeschrieben	ja, Mindestbodenabstand 250 mm			Mindestbodenabstand 250 mm, Pedalrückstrahler zulässig	
6	§ 56 Rückspiegel			ja	ja	ja	ja
7	§§ 60 und 60a Kennzeichen		Versicherungs-Kennzeichen 105,5 × 130 mm Bodenabstand 300 mm (am Roller 200 mm) Beleuchtung zulässig			beleuchtetes amtl. Kennz. 240 × 130 mm Bodenabstand 300 mm (am Roller 200 mm)	beleuchtetes amtl. Kennz. 280 × 200 mm Bodenabstand 300 mm (am Roller 200 mm)
8	§ 49 Fahrgeräusch-Grenzwerte		70 dB (A)	73 dB (A)	73 dB (A)	79 dB (A)	84 dB (A)
9	§ 53 Bremsleuchten	nein	nein (aber zuläss.)	nein (aber zuläss.)	nein (aber zuläss.)	nein (aber zuläss.)	nein (aber zuläss.)
10	§ 54 Fahrt-richtungsanzeiger	nein	nein, falls angebracht, müssen sie den Vorschr. entsprechen				ja
11	§ 38 a Diebstahl-sicherung	nein	nein	ja	ja	ja	ja
12	§ 29 Laufende Über-wachung (TÜV)	nein	nein	nein	nein	ja	ja
13	§ 55 Schallzeichen	Fahrradglocke (§ 64 a)			Hupe o. Horn ausnahmsweise Schnarre, § 70		nur Hupen u. Hörner zul.
14	§ 55 a Funkentstörung		ja	ja	ja	ja	ja
15	§ 57 Geschw.-Messer, Wegstreckenzähl.	nein	nein	ja	ja	ja	ja
16	§ 59 Fabrikschild		Hersteller, Typ, Baujahr, Fahrgest.-Nr. Zul. Gesamtgewicht				Hersteller, Typ Fahrgest.-Nr., Zul. Gesamtgew.
17	Versch. §§ Weitere einschränkende Baumerkmale	keine	max. 25 km/h, einsitzig, max. 4800 U/min, Übersetzung unveränderl., Pedale (§ 4)	max. 40 km/h Pedale (§ 18)	max. 40 km/h (§ 18)	keine	keine
18	§ 22 a Bauartgenehmi-gungspflichtige Teile	Rückstrahler; Glühlampen; Lichtmaschinen; Scheinwerfer; Schlußleuchten	Bremsbeläge; Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen; Scheinwerfer; Nebelscheinwerfer; Rückstrahler; Schluß- und Bremsleuchten; Fahrtrichtungsanzeiger; Glühlampen; Beiwagen; Kennzeichen-Beleuchtung				

Tabelle: ACE



Verständnis füreinander und Verständigung miteinander sind die wichtigsten Kennzeichen der Partner im Verkehr. Dabei ist es entscheidend, daß man als Autofahrer, Fußgänger oder Zweiradfahrer nicht auf das partnerschaftliche Verhalten anderer wartet, sondern von sich aus bei eigenen Entscheidungen die Absichten der anderen berücksichtigt und selbst deutlich zeigt, was man vorhat.
Wer diese Einstellung hat, wird bei unserem Verkehrstest sicher keine Schwierigkeiten haben.
Sie sollten sich also in jeden der gezeigten Verkehrspartner hineinversetzen und die für ihn richtige Entscheidung treffen. Dabei kommt es nicht darauf an, daß die Lösungen für beide zusammenpassen. Vielmehr soll die Lösung gefunden werden, die – sofern sie vom jeweiligen Partner zuerst praktiziert wird – bereits allein geeignet ist, einen möglichen Konflikt für beide in dieser Situation nahezu auszuschließen.

1 Die Lage:
Ein Auto will aus einer Ausfahrt nach links in eine Straße abbiegen, auf der sich von links ein Mofafahrer nähert.

Die Frage:
Wie würden Sie sich anstelle des Mofafahrers verhalten?
a) Sie fahren zur Straßenmitte, dann kann Sie der Autofahrer besser sehen.
b) Sie nehmen Gas weg und sind bremsbereit, weil Sie damit rechnen, daß das Auto einbiegt und Sie dabei übersieht.
c) Sie fahren weiter wie bisher, da Sie der Autofahrer bestimmt gesehen hat und Ihre Vorfahrt beachtet.

Einsendeschluß ist der 1. September 1978.
Der ACE leitet alle richtigen Antworten an den Deutschen Verkehrssicherheitsrat weiter.

2 Die Lage:
Ein Auto hat gerade eingeparkt. Der Fahrer will aussteigen. Von hinten nähert sich ein Mofa mit etwa 20 km/h.

Die Frage:
Wie würden Sie sich anstelle des Autofahrers verhalten?
a) Sie öffnen langsam die Tür, dann sieht der Mofafahrer, daß Sie aussteigen wollen und weicht aus.
b) Sie schauen über die Schulter zurück und öffnen die Tür erst dann, wenn der Mofafahrer vorbei ist.
c) Sie öffnen die Tür wie sonst auch – der Mofafahrer kann sich ja denken, daß Sie aussteigen wollen und ausweichen.

3 Die Lage:
Ein Radweg – auf dem ein Mofafahrer fährt – geht in 20 Meter Entfernung zu Ende und mündet in die Straße ein, auf der sich etwa 30 Meter hinter dem Mofafahrer ein Auto mit etwa 40 km/h nähert.

Die Frage:
Wie würden Sie sich anstelle des Mofafahrers verhalten?
a) Sie fahren weiter wie bisher – der Autofahrer wird sie schon sehen und ausweichen.
b) Sie strecken kurz den linken Arm aus, um dem Autofahrer zu zeigen, daß Sie in die Straße einfahren wollen.
c) Sie bremsen, lassen den Autofahrer überholen und fahren erst dann in die Straße ein.

4 Die Lage:
Ein Auto nähert sich auf einer Vorfahrtstraße einer Kreuzung, die gerade von einigen Mopedfahrern aus der Nebenstraße passiert wurde. Weitere Mopedfahrer, die zur gleichen Gruppe gehören, sind noch etwa 20 Meter von der Kreuzung entfernt.

Die Frage:
Wie würden Sie sich anstelle des Autofahrers verhalten?
a) Sie fahren weiter wie bisher – denn Sie rechnen damit, daß Ihre Vorfahrt beachtet wird.
b) Sie beschleunigen, um die Kreuzung nach Möglichkeit noch vor den übrigen Mopedfahrern zu passieren.
c) Sie bremsen, weil Sie damit rechnen, daß die restlichen Mopedfahrer ihrer Gruppe nachfahren, ohne auf Sie zu achten (Nachzieheffekt).

Zehn schöne Reise-Preise

1. Preis:
3 Wochen Acapulco/Mexiko
Flug, Aufenthalt und Wasserski-Kurs für zwei Personen

2. Preis: Zwei Wochen Hawaii
Flug, Aufenthalt und Wellenreiter-Kurs für zwei Personen

3. Preis: Ein Reit-Kurs in USA
auf einer echten Cowboy-Ranch in Tucson/Arizona mit 2 Wochen Aufenthalt für zwei Personen

4.–10. Preis: Ein Ski-Kurs in der Schweiz
und 7 Tage Aufenthalt für zwei Personen

Bei den Verlosungen sind Rechtsweg sowie Barablösungen oder Umtausch der Preise ausgeschlossen. Der DVR behält sich vor, gleichwertige Ersatzpreise zu stellen. Alle Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.







Lösung:

ACE Lenkrad
Postfach 500106
7000 Stuttgart 50

1 ◯ 2 ◯

3 ◯ 4 ◯

auf Postkarte kleben (40 Pf)

Name, Anschrift:



Test: Kleinkrafträder bis 50 ccm



Das kann Ihnen morgen passieren: Da kommt Ihr Sohn oder gar Ihre Tochter, gerade 16 geworden und bettelt Sie um drei Riesen an. Soviel fehlt dem Nachwuchs noch zu den paar hundert Mark, die er hat, um sich einen jener Flitzer kaufen zu können, den man mit Führerschein Klasse IV fahren darf und der immerhin Tempo 90 macht. Selbst wenn

Sie sich in schlaflosen Nächten auf diese Phase der Familienmotorisierung vorbereitet haben: Beim Kaufentscheid wird es schon schwieriger und es ist überhaupt nicht gesagt, daß der potentielle Motorradfahrer in Ihrer Familie das so genau weiß, was gut und schlecht ist bei diesen Maschinen, wie es jetzt eine Untersuchung der Berliner Stiftung Warentest erwiesen hat.

Zwölf Modelle der Kleinkrafträder bis 50 ccm, alle mit amtlichem Kennzeichen, wurden geprüft. Einen ausgesprochenen Ausreißer gab es nicht: Die vier billigeren Mini-Maschinen wurden mit „zufriedenstellend" bewertet, die acht teureren mit „gut". Dabei gab es Preisunterschiede bis zu 1500 Mark.

Seit dem 1. Januar 1977 sind die Haftpflichtprämien für die Kleinkrafträder mit einem Motor von 50 ccm fast verdoppelt worden. Grund für diese Teuerung: Von Ende 1975 bis Ende 1976 stieg allein die Zahl der Unfälle mit Personenschäden, in die Kleinkraftradfahrer verwickelt waren, von 16 000 auf 20 000, sagt das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg. Tatsächlich ist diese kleinste Motorradklasse überproportional an Verkehrsunfällen beteiligt. Die Verteuerung der Versicherung hat sich bereits ausgewirkt. Der Absatz im Inland geriet ins Stocken. Ende 1976 hatte das Kraftfahrtbundesamt die Anmeldung von 35 734 Kleinkrafträdern registriert. Ende 1977 zählte man nur noch 21 545. Nach Schätzungen rollen derzeit in der Bundesrepublik und in West-Berlin mehr als 210 000 dieser nicht ganz ungefährlichen Flitzer.

Doch im Streit um Sicherheit und Gefahren dieser Mini-Motorräder gibt es nach wie vor unterschiedliche Standpunkte. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bemüht sich ebenso wie einige seiner Mitglieder um mehr Aufklärung, um fahrpraktische Trainingsangebote und um besseres Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander. Denn nicht immer geht die Gefahr nur vom Zweiradfahrer aus, auch der rücksichtslose Autofahrer kann einen Zweiradfahrer überschätzen und dadurch in Gefahr bringen. Auf der anderen Seite warnt der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM) vor „unverhältnismäßiger Reglementierung" mit dem Allerweltsargument, die Arbeitsplätze von 50 000 seien möglicherweise gefährdet.
Ein Berliner Polizeifachmann charakterisiert den typischen Kleinkraftradfahrer im Alter zwischen 16 und 18 Jahren so: „Mangelndes Risikobewußtsein und geringe Erfahrung stehen einer hohen Selbsteinschätzung der körperlichen Leistungsfähigkeit gegenüber." Einfacher ausgedrückt: Genau dann, wenn der junge Mensch noch nicht so reif ist, wie er vielleicht sein müßte, steht er einem Angebot gegenüber, das so verführerisch ist, wie es nicht sein bräuchte und erhält einen Gegenwert, der sicherer sein müßte, glaubt aber, daß er damit die Welt, die er erst aufbauen soll, einreißen kann – und dies alles mit Führerschein Klasse IV.

Sicherheit kleingeschrieben

Die Fahrzeuge ohne Knautschzone, für die es immer noch keine Schutzhelmpflicht gibt (sie ist zwar in der Diskussion und wird auch kommen), sind häufig genug die Vorspänner für die Fahrt im Notarztwagen. Andererseits sind sie oft die einzige Motorisierungsmöglichkeit vieler Jugendlicher, weil ihnen für ein Auto nicht nur der Führerschein, sondern auch das Geld fehlt und weil sie wesentlich billiger im Unterhalt sind als die allermeisten Automobile. Immerhin hat die Stiftung Warentest ausgerechnet, was ein Kleinkraftrad kostet.

Kleinkraftrad	ca. 3500 DM
Haftpflichtversicherung, jährlich	ca. 750 DM
Grundausrüstung (Kleidung, Helm, Lederhandschuhe, Nierenschutzgürtel	ca. 250 DM
Summe	4500 DM

Wenn das Fahrzeug (der Helm wird nicht mitversichert) noch vollkaskoversichert sein soll, kostet dies noch einmal 830 Mark. Alles in allem zusammen also 5330 Mark, „ein teures Vergnügen für einen Verkehrsanfänger, der vielleicht bereits zwei Jahre später aufs Auto umsteigen wird", kommentierte „test".
Dies sind ganz zweifellos Überlegungen, die, wenn sie nicht schon unter den Nachwuchsfahrern gepflegt werden, von verantwortungsvollen Eltern mit ihren Kindern diskutiert werden müssen. Die Frage ist nur, ob gute Argumente einen jungen Menschen daran hindern können, sich in ein finanzielles und auch sicherheitstechnisches Abenteuer zu stürzen.
Lenkrad möchte den Eltern, aber auch den jungen ACE-Mitgliedern, in dieser Diskussion viel objektives Material vermitteln. Wir drucken deshalb den Original-Testbericht der Stiftung Warentest ungekürzt ab und veröffentlichen auch alle einzelnen Untersuchungsergebnisse. Da gerade die Jugend heute viel technisches Verständnis hat und auch kritisch prüfen kann, läßt sich die Gefahr nicht abstreiten, daß ein so detaillierter Bericht nicht unbedingt positiv auf die Umsatzzahlen der Hersteller wirken muß:

- Solange diese Maschinen ohne genügend seitliche Reflexfolien, ohne Erste-Hilfe-Kasten, ohne ausreichendes Werkzeug, ohne Prallschutz im Bereich des Lenkers und ohne automatische Kontrolle der Brems- und Schlußlichter verkauft werden, so lange ihnen ein Sturzbügel fehlt und solange sie einfach aufgemotzt sind, so lange müssen sich die Hersteller den Vorwurf gefallen lassen, daß sie Sicherheit noch immer kleinschreiben und vordergründig ans Geschäft denken.
- Die Autofahrer aber werden von dieser Entwicklung, die nachweislich zu mehr Toten und mehr Verletzten geführt hat, mit betroffen, denn auch sie sind in diese Unfälle verwikkelt, und in der Gesamtstatistik zählen die Unfallopfer am meisten in der absoluten Zahl.
- Davon, daß die finanziell mehrfach zur Kasse gezwungenen Autofahrer viel investieren mußten, um ihre Sicherheitsrisiken abzubauen, spricht bei der Unfallstatistik keiner mehr.

Und wer heute ein kritisches Wort über das falsche Sicherheitsdenken und die oft viel schlimmere Werbung für Zweiräder ausspricht, sieht sich von der Lobby an den Pranger gestellt oder wird als unmodern, spießig oder einfach als nicht sachverständig abgewertet. Dabei kann Zweiradfahren eine wunderschöne Sache sein, wenn man das richtig macht, mit der richtigen Ausbildung, mit der richtigen Maschine.
Solange aber Maschinen gekauft werden dürfen, ohne daß es strenge Fahrprüfungen gibt, ist auch der Gesetzgeber mitschuldig an diesem Mißstand. Ganz offensichtlich haben die Verkehrspolitiker allzu großen Respekt vor der Motorrad-Lobby, denn sonst hätten sie die Firmen schon längst dazu gezwungen, diese krachmachenden Flitzer zu dämpfen. Was vom Bürger und von seinem Rasenmäher verlangt wird, darf zu Recht auch vom Jungbürger und von seinem „Schlitten" erwartet werden.

Was die Stiftung Warentest ermittelte:

Eindeutiger Marktführer bei den Kleinkrafträdern bis 50 ccm Hubraum war 1977 Zündapp mit einem Anteil von fast 40 Prozent. Ein von der Stiftung Warentest beauftragtes Institut ermittelte bei seiner Untersuchung im Februar 1978:

- Eine Reihe von Geschäften führen – im Gegensatz zu früher – keine Kleinkrafträder mehr.
- Auch in Großstädten gibt es nur noch eine begrenzte Zahl von Fachhändlern.
- Beim Besuch von 145 Fachgeschäften in 22 Städten fanden die Interviewer weder „Rixe"- noch „Torpedo"-Modelle, die beide von einem Hersteller stammen.
- Versandhandel und Kaufhäuser bieten entweder gar kein oder nur ein Kleinkraftrad-Modell an. Für beide scheint das kein großes Geschäft zu sein. Karstadts Starflite GTS electronic war daher bereits zum „Ausverkaufspreis" von 1998 Mark, aber auch für 2498 Mark erhältlich.
- Einige Händler versuchen, bei dem Produkt, das auf eine

ganz bestimmte Altersklasse zugeschnitten ist, durch Preisnachlässe einen größeren Teil der Nachfrage auf sich zu ziehen.
Schließlich ein zusätzlicher Tip für den Verbraucher:
■ Prüfen Sie beim Kauf, ob Ihnen der Händler später auch einen guten Service bieten kann! Schauen Sie sich in der Werkstatt um! Wie gut ist sie geführt? Sind ausreichend Spezialwerkzeuge vorhanden? Ein gutes Zeichen ist es im allgemeinen, wenn der Händler nur wenige Fabrikate führt. Bei einem Fahrradhändler, der „nur so nebenbei" einige Motorräder verkauft, dürften Sie dagegen meistens an der falschen Adresse sein.

Grundausstattung mangelhaft

Die Berliner Tester stellten bei der „vergleichenden Untersuchung der technischen und praktischen Gebrauchstauglichkeit" der zwölf Kleinkrafträder fest, daß die Hälfte mit einem Fichtel-&-Sachs-Motor ausgerüstet ist. Weitgehende Baugleichheit liegt bei diesen Modellen vor:
1. KTM 50 RSL und KTM 50 RSW: Unterschiede: in der Farbe und im Motor (luft- bzw. wassergekühlt).
2. Zündapp KS 50 Super Sport und Zündapp KS 50 watercooled TT: Unterschiede: im Zubehör und im Motor (luft- bzw. wassergekühlt). Die letzte Maschine ist übrigens der absolute Verkaufshit im getesteten Dutzend.
Jeder Neuling sollte einmal ausführlich die Betriebsanleitung „durchchecken", ehe er mit seinem „Bock" fährt. Leichter gesagt, als getan. Bestnoten spendeten Prüfer hier nur den Herstellern der Kreidler Florett Elektronik RS-GS, der KTM 50 RSL und der Puch Cobra 6 GT M 50 Jet für das vorliegende Foto- und Skizzenmaterial. Bei der Rixe RS-50-S (Torpedo RS-50-S) ist zwar eine Betriebsanleitung für den Motor, aber keine für das Fahrzeug vorhanden. Bei fast allen Fabrikaten vermißten die Tester darüber hinaus den Hinweis auf die Kundendienststellen.
Die jugendlichen Benutzer der Kleinkrafträder sind zumeist begeisterte Bastler. Ohne Werkzeug stehen jedoch auch sie bei einer Panne hilflos da. Am schlimmsten dürfte es in einem Notfall die Fahrer der Rixe RS-50-S (Torpedo RS-50-S) und der Karstadt Starflite GTS electronic erwischen. Ihnen steht außer dem Zündkerzenschlüssel nichts zur Verfügung. Gut bedient sind auf diesem Gebiet lediglich die Kreidler-Florett Elektronik RS-GS-Käufer.
Auch Kleinkraftradfahrer möchten hin und wieder einmal größere Touren unternehmen. Viele Hersteller haben an dieses Bedürfnis offenbar nie gedacht. Wie ist es sonst zu erklären, daß bei fünf Modellen ein Gepäckträger fehlt und bei einem sechsten lediglich ein schlichter Taschenbügel angeboten wird.
Bei Preisen bis zu 3550 Mark dürfte eigentlich eine Möglichkeit zur Unterbringung von Gepäck als Grundausstattung erwartet werden. (Vielleicht auch eine absperrbare Halterung für den Schutzhelm?)
Hart und unbequem sitzt, wer sich in den Sattel einer Nekkermann Garelli RSL electronic schwingt. Und der Jugendliche, der auf der Karstadt Starflite GTS electronic mit seiner Freundin einen Ausflug machen will, muß darauf verzichten. Sein flotter Flitzer ist nur als Einsitzer zu gebrauchen.
Viele scharfe Kanten und Ekken erhöhen die Verletzungsmöglichkeit bei der Yamaha RD 50-DX. Die japanischen Hersteller bieten jedoch andererseits eine Garantie von einem Jahr (ohne Kilometer-Begrenzung) auf Fehlerfreiheit in Werkstoff und Werksarbeit ihres Gefährtes. Die anderen Hersteller sind weniger kulant: Sie begrenzen die Garantiezeit auf sechs Monate oder eine gewisse Kilometerzahl. Die niedrigste Grenze zieht Nekkermann mit 5000 Kilometern. Das ist nicht eben viel, wenn man bedenkt, daß so mancher Benutzer im Schnitt 50 Kilometer täglich zurücklegt. Das sind in einem halben Jahr immerhin runde 9000 Kilometer.

Anfänger sollten zuerst üben

Kleinkraftradfahren ist relativ anstrengend. Bei widrigem Wetter haben selbst geübte Fahrer ihre Schwierigkeiten. Allerdings bewies insbesondere die Überprüfung der Seitenwind-Empfindlichkeit: Routiniers haben die – vollgetankt – bis zu zwei Zentner schweren Mini-Maschinen weitaus besser im Griff als Unerfahrenere.
Wer sich noch unsicher fühlt, sollte daher, bevor er am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt, auf abseits gelegenen Strecken intensiv üben.
Über einen 138 Kilometer langen Rundkurs führten die praktischen Versuche: 30 Kilometer Stadtfahrten und Ortsdurchfahrten auf Asphalt und Kopfsteinpflaster, 90 Kilometer Land- und Bundesstraßen mit Steigungen bis zu 15 Prozent sowie 18 Kilometer Feld- und Waldwege mit Schlaglöchern und vorstehenden Baumwurzeln. 500 Kilometer hatte man die Kleinkrafträder eingefahren, ehe zwei Männer und drei Jugendliche (darunter ein Mädchen) den strapaziösen Test begannen.

Benzinhahn zudrehen!

Beim Auf- und Abbocken mehrerer Modelle hatten die Versuchspersonen – in ihrer Schutzkleidung zwischen 65 und 100 Kilo schwer – einige Schwierigkeiten: So bewies Karstadts Starflite eine geringe Standfestigkeit und kippte leicht vom Ständer nach vorn, während das Abbocken der Neckermann Garelli mit einiger Mühe verbunden war, da der Ständer nicht selbständig zurückschnappte. Nur mit erheblichem Kraftaufwand ließen sich die beiden KTM-Modelle aufbocken: Für Leichtgewichte dürften sie daher weniger geeignet sein. Beim Starten der Maschinen traten keine nennenswerten Probleme auf, obwohl die dicken Lederhandschuhe das Greifen der Bedienungselemente erschwerten.
Bei den Modellen mit Bing-Vergasern, das sind alle außer der Neckermann Garelli, der Yamaha und den Zündapps, muß der Benzinhahn nach der Fahrt unbedingt zugedreht werden, sonst säuft der Motor ab.
Neckermanns Garelli und die Yamaha „lahmten" sowohl beim Ampelstart in der Ebene als auch beim Anfahren am Berg, während die Puch an den Kreuzungen sehr zügig war. Das Fabrikat aus Österreich – als einziges mit sechs Gängen ausgerüstet (wohl ein Attribut an die Berge in unserem Nachbarland) – und die Kreidler ließen sich am leichtesten schalten. Radwechsel, Aus- und Einbau von Lampen, Zündkerzen usw. gingen bei allen Modellen mehr oder minder einfach vonstatten.
Im Treibstoffverbrauch lag die

(Fortsetzung Seite 83)

Zündapp KS 50 Super Sport
ca. 3126,– DM

gut

Hercules K 50 RLC
ca. 3204,– DM

gut

Kreidler Florett Elektronik RS-GS
ca. 3350,– DM

gut

KTM 50 RSL
ca. 3350,– DM

gut

Hercules K 50 Ultra
ca. 3457,– DM

gut

KTM 50 RSW
ca. 3530,– DM

gut

Puch Cobra 6 GT M 50 Jet
ca. 3530,– DM

gut

Zündapp KS 50 watercooled TT
ca. 3388,– DM

gut

Neckermann Garelli RSL electronic
2150,– DM

zufriedenstellend

Yamaha RD 50 DX
ca. 2320,– DM

zufriedenstellend

Karstadt Starflite GTS electronic
ca. 2498,– DM

zufriedenstellend

Rixe RS-50-S (Torpedo RS-50-S)
ca. 3022,– DM

zufriedenstellend

Test Kleinkrafträder bis 50 ccm: Ausstattung

Technische Daten / Ausstattung	Hercules K 50 R-LC	Hercules K 50 Ultra	Karstadt Starflite GTS electronic	Kreidler Florett Elektronik RS-GS	KTM 50 RSL	KTM 50 RSW
Aufbau des Motors	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor
Angegebene Leistung kW (PS) bei U/min	4,6 (6,25) bei 7100	4,6 (6,25) bei 8000	4,6 (6,26) bei 8000	4,6 (6,25) bei 8500	4,6 (6,25) bei 8000	4,6 (6,25) bei 7100
Gangzahl	5	5	5	5	5	5
Schaltung	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Klauengetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Klauengetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe
Kupplungsart	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Lamellenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kühlung	Wasser mit Umwälzpumpe	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind	Wasser mit Umwälzpumpe
Übersetzung (Kettenritzel-Hinterrad)	1:2,5	1:2,5	1:2,5	1:2,5	1:2,5	1:2,5
Leergewicht (Fahrzeug vollgetankt) in kg	93,6	94,5	82,9	94,4	99,9	102,6
Zulässiges Gesamtgewicht in kg	245	245	240	245	270	270
Reifengröße vorne und hinten je	21 × 2,75	21 × 2,75	21 × 2,75	21 × 2,75	2,75–17	2,75–17
Reifendruck vorne/hinten in bar	1,3–1,8/1,6–2,5	1,3–1,6/1,8–2,5	1,47–1,76/1,96–2,64	1,47/2,16–2,70	2,45/2,70	2,45/2,70
Kraftstoff-Öl-Mischungsverhältnis	1:25	1:25	1:25	1:50 Stadt 1:25 Autobahn	1:25	1:25
Tankinhalt l, l Reserve	11,1/1,6	11,1/1,6	10,0/1,2	13,2/2,2	10,6/1,6	10,6/1,6
Federung vorne und hinten	Langhebel-Schwinggabel mit hydraulisch gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen
Startmechanismus	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter
Abstellen des Motors	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel
Rahmenkonstruktion	Rohrrahmen mit Unterzug	Zentralrohrrahmen mit Unterzugrohren	verwindungssteifer Rohrrahmen	Stahl-Schalenrahmen	Zentralrohrrahmen mit angeschraubter Doppelschleife	Zentralrohrrahmen mit angeschraubter Doppelschleife
Bremsart vorne/hinten	Vollnabe/Vollnabe	2 Scheiben/1 Vollnabe	Vollnabe/Vollnabe	Scheibe/Vollnabe	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe
Kleinste Fußraststütze über Boden in mm	268	277	289	297	271	286
Bodenfreiheit min. ca. mm	121	144	136	162	112	125
Sitzhöhe über Boden in mm	744	741	770	785	773	777
Höhe Scheinwerfer über Boden in mm	728	845	742	756	747	758
Höhe Rücklicht über Boden in mm	638	574	557	671	664	645
Länge über alles in mm	1876	1872	1808	1874	1953	1964
Höhe über alles in mm	987	1172	968	1056	1126	1113
Radstand in mm	1192	1206	1153	1203	1227	1237
max. Fahrgeschwindigkeit in km/h Versuchsperson 85 kg + Schutzkleidung	86	83,5	81	85,5	81,5	80
Besonderheiten					geschlossener Kettenkasten mit Dauerfettfüllung	

Technische Daten / Ausstattung	Neckermann Garelli RSL electronic	Puch Cobra 6 GT M 50 Jet	Rixe RS-50-S (Torpedo RS-50-S)	Yamaha RD 50 DX	Zündapp KS 50 Super Sport	Zündapp KS 50 watercooled TT
Aufbau des Motors	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor	Einzylinder-Zweitakt-Otto-Motor
Angegebene Leistung kW (PS) bei U/min	4,8 (6,5) bei 9000	4,6 (6,25) bei 8500	4,6 (6,25) bei 8000	4,6 (6,26) bei 8325	4,6 (6,25) bei 8400	4,6 (6,25) bei 8400
Gangzahl	5	6	5	5	5	5
Schaltung	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe	fußgeschaltetes 6-Gang-Klauengetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Klauengetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Ziehkeilgetriebe (kugelgelagert)
Kupplungsart	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kühlung	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind	Wasser mit Umlaufkühlung
Übersetzung (Kettenritzel-Hinterrad)	1:2,93	1:3,23	1:2,5	1:3,23	1:2,31	1:2,31
Leergewicht (Fahrzeug vollgetankt) in kg	83,1	97,9	90,8	85,7	94,5	98,3
Zulässiges Gesamtgewicht in kg	240	260	260	260	255	255
Reifengröße vorne und hinten je	2,50–18/2,75–18	2,50–17/3,00–17	21 × 2,75	2,50–17/2,75–17	2¾–17	2¾–17
Reifendruck vorne/hinten in bar	1,47/1,96–2,20	2,0/2,5	1,8/2,2–2,5	1,6/2,0	1,77/1,96–2,45	1,77/1,96–2,45
Kraftstoff-Öl-Mischungsverhältnis	1:25	1:50	1:25	1:33–1:25	1:50	1:50
Tankinhalt l, l Reserve	9,4/1,6	12,8/1,4	10,0/2,5	8,5/1,3	13,5/2,2	13,5/2,2
Federung vorne und hinten	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen	Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung, Langarmschwinge m. hydr. gedämpften Federbeinen
Startmechanismus	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter	Kickstarter
Abstellen des Motors	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel	mit Zündschlüssel
Rahmenkonstruktion	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Rohrrahmen	Rohrrahmen mit Unterzug	Rohrrahmen mit Unterzug	Leichtmetalldruckgußrahmen mit Stahlrohrruckgrat	Leichtmetalldruckgußrahmen mit Stahlrohrruckgrat
Bremsart vorne/hinten	Vollnabe/Vollnabe	Scheibe/Vollnabe	Vollnabe/Vollnabe	Scheibe/Vollnabe	Scheibe/Vollnabe	Scheibe/Vollnabe
Kleinste Fußraststütze über Boden in mm	343	270	240	275	276	280
Bodenfreiheit min. ca. mm	116	135	118	162	135	111
Sitzhöhe über Boden in mm	784	772	761	748	765	776
Höhe Scheinwerfer über Boden in mm	790	808	757	764	756	749
Höhe Rücklicht über Boden in mm	596	678	556	606	582	660
Länge über alles in mm	1850	1830	1832	1850	1890	1878
Höhe über alles in mm	995	1125	1024	997	1013	1111
Radstand in mm	1224	1227	1175	1184	1237	1236
max. Fahrgeschwindigkeit in km/h Versuchsperson 85 kg + Schutzkleidung	76,5	85	82,5	82	81,5	81,5
Besonderheiten				bei hoher Zuladung anderes Ritzel nötig		

Yamaha mit vier Litern (Hersteller-Angabe: 1,25 Liter!!) eindeutig vorne. Bei einem Tankinhalt von 8,5 Litern reicht das so etwa für 212,5 Kilometer.
Nachdenklich stimmt der hohe Verschleiß an Hinterreifen (Stückpreis 20 bis 36 Mark ohne Mehrwertsteuer). Nach den Erfahrungen dieses Tests ist alle 3000 bis 5000 km ein Reifenwechsel fällig.
Starke Korrosion bzw. Rostbildung stellten sie nach den Fahrversuchen bei der Karstadt Starflite GTS electronic und der Rixe RS-50-S (Torpedo RS-50-S) fest.

Überzüchtete Mini-Flitzer

Alle Versuchspersonen klagten über die Integralhelme. Dieser Kopfschutz mit seinen unzweifelhaften Vorzügen hat nämlich auch Nachteile: Vor allem bei Regen und Schnee sowie im nächtlichen Gegenverkehr (mit seiner starken Blendwirkung) ist die Sicht sehr schlecht. Weitere Minuspunkte: Die Helme beschlagen häufig von innen. Und: Schon beim Abwischen mit dem Handschuh zerkratzt die Gesichtsschale. Die Industrie ist zu Verbesserungen aufgefordert.
Zum Schluß appelliert die Stiftung Warentest noch an den Gesetzgeber: Wenn Kleinkrafträder in Rudeln auftauchen, sind andere Mitbürger „sauer" über den Lärm. Die Messungen ergaben: Die zwölf Fahrzeuge lagen innerhalb der festgesetzten Grenzen; die wassergekühlten Modelle sogar um einiges darunter. Nur: Die Straßenverkehrszulassungsordnung aus dem Jahr 1967 (!) erlaubt 79 Dezibel (A). Das wird heute den gestiegenen Ansprüchen an den Umweltschutz nicht mehr gerecht. Eine Änderung der StVZO in diesem Punkt wäre angebracht. (Zum Vergleich: Benzin-Rasenmäher dürfen seit 1976 „nur noch" mit 75 dB (A) lärmen; ab 1. Oktober 1980 sind dann gar 68 dB (A) Vorschrift (siehe test 3/1978).

Kleinkrafträder sind darüber hinaus ziemliche „Stinker". Die schlechte Verbrennung der Motoren bei maximaler Leistung bringt – bedingt durch die hohe Drehzahl – einen hohen Ausstoß an Kohlenwasserstoff und Kohlenmonoxid. Die Mini-Motorräder sind schlicht überzüchtet! Schaffen doch die Motoren mit ihren 6,25 PS = 4,6 kW bis zu 9000 Umdrehungen pro Minute. Sie treiben damit die Maschinen auf Höchstgeschwindigkeiten zwischen 76,5 und 86 Stundenkilometern.

Ausgewählt, geprüft, bewertet

Im Test: 12 Kleinkrafträder bis 50 ccm (Führerscheinklasse IV). Einkaufstermin von je zwei Prüfmustern: August/September 1977.

■ Preise
Überregionale Umfrage Februar 1978 in 145 Geschäften an 22 Orten. Bei dem mittleren Preis handelt es sich um den Medianwert: Bei weniger als fünf Angaben wurde das arithmetische Mittel errechnet.

■ Bewertung

Technische Prüfung	**40%**
Praktische Versuche	**40%**
Handhabung	**20%**

■ Technische Prüfung
Als erstes erfolgte die Überprüfung der angegebenen Fahrleistung (PS/kW). Das Anlassen des Motors wurde bei verschiedenen Witterungsbedingungen getestet. Bewertet wurden außerdem das Leerlaufverhalten und die Geräuschentwicklung (Lärmmessung nach DIN 45636 und StVZO). Unterschiedliche Straßenverhältnisse simulierten die Versuche auf dem Rollenprüfstand. Die Korrosionsprüfung erfolgte nach DIN SFN 50017 und DIN 50907. Darüber hinaus wurden Lichtstärke und -verteilung, Reifenverschleiß, Brauchbarkeit des Bordwerkzeuges und Benzinverbrauch festgestellt.

■ Praktische Versuche
Fünf Testpersonen (zwei Jungen und ein Mädchen im Alter von 16 bis 18 Jahren sowie zwei Erwachsene) von unterschiedlicher Größe und Gewicht (65 bis 100 kg inklusive Kleidung) prüften die Fahrzeuge auf einer Versuchsstrecke (Asphalt, Kopfsteinpflaster, Feld- und Waldwege, Gefälle, Steigungen usw.). Sie machten Aussagen über Ampelverhalten, Anfahren, allgemeines Fahrverhalten, Schaltübergänge, Bremseigenschaften, Komfort und Sicht im Rückspiegel.

■ Handhabung
Die fünf oben erwähnten Testpersonen und drei Prüftechniker beurteilten folgende Punkte: Starten, Reparaturen, Funktionen der Bedienungselemente, Unterbringen von Gepäck und Verletzungsmöglichkeiten.

Test Kleinkrafträder bis 50 ccm: Einzelergebnisse

Modell	KTM 50 RSW	Puch Cobra 6 GT M 50 Jet	Zündapp KS 50 Super Sport	Zündapp KS 50 watercooled TT
Anbieter	Deutsche KTM Vertriebs GmbH 8265 Simbach am Inn	Deutsche Steyr-Daimler-Puch Postfach 140 8228 Freilassing	Zündapp Werke GmbH, Abt. V 1 Postfach 802051 8000 München 80	Zündapp Werke GmbH, Abt. V 1 Postfach 802051 8000 München 80
Preis nach Markterhebung in DM von . . . bis . . .	3298,– bis 3530,–	3180,– bis 3550,–	2826,– bis 3126,–	3116,– bis 3388,–
mittlerer Preis in DM	**3530,–**	**3530,–**	**3126,–**	**3388,–**
test-Qualitätsurteil	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**
TECHNISCHE PRÜFUNG	**gut**	**zufriedenstellend**	**gut**	**gut**
Fahrleistung	hoch +	sehr hoch ++	hoch +	hoch +
Durchschnittsverbrauch ca. l/100 km	3,2 gering +	3,4 etwas hoch o	3,0 gering +	3,0 gering +
Anlassen des Motors insgesamt	leicht +	leicht +	leicht +	leicht +
Leerlaufverhalten	gut +	gut +	gut +	gut +
Geräusch	etwas laut o	laut –	laut –	etwas laut o
Dauerprüfung	bestanden +	bestanden +	bestanden +	bestanden +
Korrosionsschutz	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	gut +	gut +
Reifenverschleiß	etwas hoch o	etwas hoch o	hoch –	hoch –
Licht	gut +	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++
mitgeliefertes Zubehör	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o
PRAKTISCHE VERSUCHE	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**
Ampelstart in der Ebene	zügig +	sehr zügig ++	zügig +	zügig +
Anfahrt am Berg	zügig +	zügig +	zügig +	zügig +
Fahreigenschaften insgesamt	gut +	gut +	gut +	gut +
Schaltübergänge	etwas schwer o	sehr leicht ++	etwas schwer o	etwas schwer o
Bremseigenschaften	gut +	gut +	gut +	gut +
Komfort (Sitz usw.)	hoch +	hoch +	hoch +	hoch +
Rücksicht (Spiegel)	gut +	zufriedenstellend o	mangelhaft (Spiegel vibriert) –	gut +
HANDHABUNG	**gut**	**gut**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
Starten insgesamt	leicht (jedoch großer Weg des Kaltstarthebels) +	leicht +	etwas schwer o	etwas schwer o
Betätigen der Bedienungselemente	zufriedenstellend o	einfach +	einfach +	einfach +
Unterbringung von Gepäck	zufriedenstellend o	sehr mangelhaft (ohne Gepäckträger) ––	gut +	mangelhaft (nur Taschenbügel) –
Aus- und Einbau von Lampen, Rädern, Bowdenzügen, Kerzen, Vergaser, Filter	gut +	gut +	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o
Verletzungsmöglichkeit	gering +	gering +	mäßig o	mäßig o

Reihenfolge der Bewertung: ++ = sehr gut, + = gut, o = zufriedenstellend, – = mangelhaft, –– = sehr mangelhaft

Test Kleinkrafträder bis 50 ccm: Einzelergebnisse

Modell	Hercules K 50 R-LC		Hercules K 50 Ultra		Kreidler Florett Elektronik RS-GS		KTM 50 R SL	
Anbieter	Nürnberger Hercules Werke GmbH Postfach 1805 8500 Nürnberg		Nürnberger Hercules Werke GmbH Postfach 1805 8500 Nürnberg		Kreidler Werke GmbH Postfach 8 7014 Kornwestheim		Deutsche KTM Vertriebs-KG 8265 Simbach am Inn	
Preis nach Markterhebung in DM von . . . bis . . .	2898,– bis 3510,–		2898,– bis 3480,–		2750,– bis 3550,–		3148,– bis 3550,–	
mittlerer Preis in DM	**3204,–**		**3457,–**		**3350,–**		**3350,–**	
test-Qualitätsurteil	**gut**		**gut**		**gut**		**gut**	
TECHNISCHE PRÜFUNG	**zufriedenstellend**		**zufriedenstellend**		**zufriedenstellend**		**zufriedenstellend**	
Fahrleistung	hoch	+	hoch	+	hoch	+	hoch	+
Durchschnittsverbrauch ca. l/100 km	2,9 gering	+	2,9 gering	+	3,1 gering	+	3,2 gering	+
Anlassen des Motors insgesamt	leicht	+	leicht	+	leicht	+	leicht	+
Leerlaufverhalten	gut	+	gut	+	gut	+	gut	+
Geräusch	zufriedenstellend	o	laut	–	laut[1])	–	laut	–
Dauerprüfung	bestanden	+	bestanden	+	bestanden	+	bestanden	+
Korrosionsschutz	zufriedenstellend	o	zufriedenstellend	o	zufriedenstellend	o	zufriedenstellend	o
Reifenverschleiß	etwas hoch	o	etwas hoch	o	etwas hoch	o	etwas hoch	o
Licht	zufriedenstellend	o	zufriedenstellend	o	gut	+	gut	+
mitgeliefertes Zubehör	zufriedenstellend	o	zufriedenstellend	o	gut	+	zufriedenstellend	o
PRAKTISCHE VERSUCHE	**gut**		**gut**		**gut**		**gut**	
Ampelstart in der Ebene	zügig	+	zügig	+	zügig	+	zügig	+
Anfahrt am Berg	zügig	+	zügig	+	zügig	+	zügig	+
Fahreigenschaften insgesamt	gut	+	gut	+	gut	+	gut	+
Schaltübergänge	etwas schwer	o	etwas schwer	o	sehr leicht	++	etwas schwer	o
Bremseigenschaften	gut	+	gut	+	gut	+	gut	+
Komfort (Sitz usw.)	hoch	+	hoch	+	hoch	+	hoch	+
Rücksicht (Spiegel)	mangelhaft (Spiegel vibriert)	–	gut	+	gut	+	gut	+
HANDHABUNG	**gut**		**gut**		**gut**		**gut**	
Starten insgesamt	leicht	+	leicht	+	etwas schwer	o	leicht (jedoch großer Weg des Kaltstarthebels)	+
Betätigen der Bedienungselemente	einfach	+	einfach	+	einfach	+	zufriedenstellend	o
Unterbringung von Gepäck	gut	+	sehr mangelhaft (ohne Gepäckträger)	– –	zufriedenstellend	o	zufriedenstellend	o
Aus- und Einbau von Lampen, Rädern, Bowdenzügen, Kerzen, Vergaser, Filter	zufriedenstellend	o	einfach	+	einfach	+	einfach	+
Verletzungsmöglichkeit	gering	+	gering	+	gering	+	gering	+

Reihenfolge der Bewertung: ++ = sehr gut, + = gut, o = zufriedenstellend, – = mangelhaft, – – = sehr mangelhaft

[1]) Lt. Hersteller ab Fabrikationsnummer 5175005 neue Auspuffkonstruktion.

Test Kleinkrafträder bis 50 ccm: Einzelergebnisse

Modell	Karstadt Starflite GTS electronic	Neckermann Garelli RSL electronic	Rixe RS-50-S (Torpedo RS-50-S)	Yamaha RD 50 DX
Anbieter	Viha Trading GmbH Widdersdorfer Str. 236–240 5000 Köln 30	Neckermann Versand AG Postfach 6000 Frankfurt 1	Rixe & Co GmbH Fahrrad- und Motorradfabriken Postfach 160280 4800 Bielefeld 16	Mitsui Maschinen GmbH (Yamaha) Grünstraße 44 4005 Meerbusch 1
Preis nach Markterhebung in DM von . . . bis . . .	1998,–[1]) bis 2498,–			2100,– bis 2402,–
mittlerer Preis in DM	**2498,–**	**2150,–** (Katalogpreis)	**ca. 3022,–**[2])	**2320,–**
test-Qualitätsurteil	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
TECHNISCHE PRÜFUNG	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
Fahrleistung	hoch +	zufriedenstellend o	hoch +	zufriedenstellend o
Durchschnittsverbrauch ca. l/100 km	2,7 gering +	3,6 etwas hoch o	2,9 gering +	4,0 hoch –
Anlassen des Motors insgesamt	leicht +	leicht +	leicht +	leicht +
Leerlaufverhalten	gut +	gut +	gut +	gut +
Geräusch	laut –	laut –	laut –	laut –
Dauerprüfung	bestanden +	bestanden +	bestanden +	bestanden +
Korrosionsschutz	mangelhaft (starke Korrosion) –	zufriedenstellend o	mangelhaft (starke Rostbildung) –	gut +
Reifenverschleiß	etwas hoch o	etwas hoch o	etwas hoch o	etwas hoch o
Licht	zufriedenstellend o	gut +	zufriedenstellend o	gut +
mitgeliefertes Zubehör	sehr mangelhaft (bis auf Zündkerzenschlüssel kein Werkzeug vorhanden) – –	mangelhaft (teilweise kein Werkzeug oder schlechte Qualität) –	sehr mangelhaft (bis auf Zündkerzenschlüssel kein Werkzeug vorhanden) – –	zufriedenstellend o
PRAKTISCHE VERSUCHE	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**gut**	**gut**
Ampelstart in der Ebene	zügig +	etwas schwach o	zügig +	etwas schwach o
Anfahrt am Berg	zügig +	etwas schwach o	zügig +	etwas schwach o
Fahreigenschaften insgesamt	gut +	zufriedenstellend o	gut +	gut +
Schaltübergänge	etwas schwer o	etwas schwer o	etwas schwer o	leicht +
Bremseigenschaften	gut +	gut +	gut +	gut +
Komfort (Sitz usw.)	zufriedenstellend (für 2 Personen Sitz zu kurz) o	gering (Sitz hart und unbequem) –	zufriedenstellend o	hoch +
Rücksicht (Spiegel)	mangelhaft (Spiegel vibriert) –	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o
HANDHABUNG	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
Starten insgesamt	etwas schwer o	etwas schwer o	etwas schwer o	etwas schwer o
Betätigen der Bedienungselemente	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	einfach +	einfach +
Unterbringung von Gepäck	sehr mangelhaft (ohne Gepäckträger) – –	sehr mangelhaft (ohne Gepäckträger) – –	gut +	sehr mangelhaft (ohne Gepäckträger) – –
Aus- und Einbau von Lampen, Rädern, Bowdenzügen, Kerzen, Vergaser, Filter	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend (jedoch Luftfilter sehr schwer zugänglich) o	zufriedenstellend o
Verletzungsmöglichkeit	mäßig o	mäßig o	mäßig o	hoch (viele scharfe Ecken und Kanten) –

Reihenfolge der Bewertung: ++ = sehr gut, + = gut, o = zufriedenstellend, – = mangelhaft, – – = sehr mangelhaft

[1]) Preis nur sehr selten angetroffen.
[2]) Lt. Hersteller.

Neue Fähre auf die grüne Insel

Wer nicht mit dem Flugzeug nach Irland will, ist auf die Fähre angewiesen. Bekanntlich kann man den Kanal zum Beispiel von Calais nach Dover überqueren und durch Südengland reisen, um sich im Osten noch einmal auf eine Fähre zu begeben: Neben dieser Strecke von Fishguard nach Rosslare, die relativ zeitaufwendig ist und keineswegs eine günstigere Verbindung darstellt, konnte man bisher schon von der französischen Normandieküste aus mit der Irish Continental direkt nach Rosslare fahren.

Lenkrad-Reporter haben Hin- und Rückreise auf unterschiedlichen Strecken ausprobiert: Wer im Süden oder Westen der Bundesrepublik wohnt und wer mit der Seekrankheit keine Probleme hat, dem ist guten Gewissens die Anfahrt von Le Havre oder sogar Cherbourg aus zu empfehlen. Von Cherbourg aus gibt es seit einigen Wochen eine zusätzliche Fähre der Irish Continental, die mit dem Schiff St. Kilian eingeweiht worden ist und auch heute betrieben wird. Diese Linie verkehrt zwar nur vom Frühjahr bis in den Herbst, aber sie stellt eine deutliche Entlastung und ein zusätzliches Angebot auch für den französischen Touristikmarkt dar.

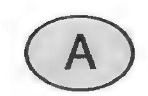
Wichtig bei diesen Fähre-Fahrten sind nicht zuletzt die oft günstigen Rabatte für Familien mit Kindern. Auf der anderen Seite muß der Sprit für die Anfahrt ebenso mitgezählt werden, wie der dafür erforderliche Anreisetag (Urlaubstag) und wenn man nach Le Havre fährt, auch eine saftige Autobahngebühr von etwa 50 Mark in Frankreich.

Wir brauchten von Stuttgart nach Le Havre über Paris siebeneinhalb Stunden, man muß aber in verkehrsreichen Zeiten mit neun Stunden rechnen. Die Fähre verließ Le Havre nachmittags um 16 Uhr, und die Überfahrt dauerte 22 Stunden. An Bord waren die Preise nicht zuletzt durch die günstigen Währungsrelationen angenehm, und man konnte bei ordentlicher Verpflegung und auf einem tadellos sauberen Schiff, sowohl an Deck als auch in den Kabinen, den Dingen getrost entgegensehen. Schade ist nur, daß man am anderen Morgen nicht lange genug ausschlafen kann, da das Reinigungspersonal die Kabinen nach 10 Uhr wieder für die Rückreise herrichten will.

Wer seine Autotour im Südosten Irlands beginnt, sollte vielleicht in Wexford seine erste Station einlegen. Whites Hotel in Wexford ist ein idealer Anlaufort, es verfügt über die notwendige Sauberkeit, über ein sehr gutes Restaurant und die Solidität, die einem am Anfang und auch am Schluß eines Urlaubes guttut.

Die Rückreise haben wir notgedrungen über England gemacht. Nachteilig ist, daß die Fähre abends in Rosslare startet und man gegen Mitternacht an der englischen Westküste in Fishguard ankommt. Gewarnt werden sollte vor einem zweifelhaften Etablissement, das sich Fishermans Motel nennt, und von dem Prospekte in der Fähre aufliegen. Die Räume sind zwar für 40 Mark nicht überbezahlt, jedoch handelt es sich hier um ein ganz auf Einmalgäste abgestelltes Billigstmotel, in dessen Salon Striptease geboten ist, wo es andererseits auf dem Zimmer aber an einer Waschgelegenheit mangelt. Besser wäre es, noch ein paar Orte weiter zu fahren und sich dort ein Hotel zu reservieren. Die Fahrt von Fishguard bis nach Dover dauert einen vollen Tag, wir starteten morgens um sieben Uhr und erreichten mit Mühe und Not und ohne eine Sekunde Aufenthalt in London zu haben, die 16-Uhr-Fähre nach Calais.

HANNES RUMREISER
blättert in Prospekten



Austria/Österreich

Ein heißer Tip für Freunde der ernsten Unterhaltungsmusik: Vom 3. September bis 1.Oktober finden in der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz im Rahmen des Internationalen Brucknerfestes 1978 über dreißig Konzerte und Veranstaltungen im Brucknerhaus und in der Stiftskirche St. Florian statt. Das Besondere: Neben Festvorträgen, Konzerten, Liederabenden und Chorkonzerten kommt auch die leichte Muse zu ihrem Recht: Pop- und Jazz-Konzerte stehen auf dem Programm, das unter dem Patronat des österreichischen Bundespräsidenten Dr. Rudolf Kirchschläger steht. Lesungen aus den Werken Adalbert Stifters, der auch als Maler „vorgestellt" wird, bereichern das Angebot zur Vielseitigkeit. Übrigens: Die Wiener Philharmoniker, die Bamberger Symphoniker und das Philharmonia Orchestra London werden, von nicht minder berühmten Dirigenten geleitet, für Höhepunkte während des Festivals sorgen. FREMDENVERKEHRSVERBAND Linz, Altstadt 17, A–4010 Linz; T.: 0 04 37 32-77 4 84.

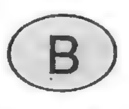
„Rucksack-Touristen" sollten sich den speziell für sie aufgelegten Stadtführer der Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck besorgen. Er enthält Tips über billige Unterkünfte, SB-Restaurants, Münzwäschereien, Verbilligungen bei Ausflügen und Freizeiteinrichtungen sowie wichtige Adressen (zum Beispiel von Apotheken, Konsulaten etc.). Wer Inhaber von Austriatickets, Interrail- und Eurailpässen ist: Auf Innsbrucks Bergbahnen gibt's einen Preisnachlaß von zwanzig Prozent. FREMDENVERKEHRSVERBAND Innsbruck, Postfach 531, A-6021 Innsbruck; T.: 00 43 52 22-25 7 15.

Im gemeinsamen Urlaub – „Urlaub" von den Kindern

Im Bergdorf Telfes im Stubaital gibt es ein kostenloses Ferienprogramm für die Kinder von Urlaubsgästen. Zwei Skilehrerinnen, erfahren im Umgang mit Kindern, beaufsichtigen und betreuen an zwei Nachmittagen und an einem ganzen Tag pro Woche die Kleinen. Was ihnen geboten wird, das ist umso erstaunlicher, als es sich hier um einen relativ kleinen Ort mit vorwiegend ländlichem Gepräge handelt: Schwimmkurs, kreatives Spielen (Malen, Zeichnen, Basteln, Singen und Musizieren, Filmvorführungen . . .). Eine Wanderung zu einem Bauernhof mit Ponyreiten, Wasserspiele an einem Bächlein, Würstelbraten und eine Fahrt mit der Stubaitalbahn dürften – neben weiteren Angeboten – bei den Kindern zu einem bleibenden Erlebnis führen. Zum Vorteil der Eltern die sicher ganz große Klasse waren! VERKEHRSAMT, A-6165 Telfes im Stubaital; T.: 00 43 52 25-27 50.

Urlaub besinnlich

„Kunsturlaub mit Gesundheitsurlaub verquickt" ist eine Idee von Frau Professor Elisabeth Haller, der Frau eines bekannten Innsbrucker Künstlers. Sie beruht auf der gebotenen Voraussetzung „Stadt der Maler". Von Tiroler Künstlern geleitet wechseln während des vierzehntägigen Kurses Malkurse mit Ausflügen in die nähere und weitere Umgebung ab. Sie werden angereichert durch Vorträge über gesundes Leben, die von Fachärzten gehalten werden. Ganz klar: Atelierbesuche, Besichtigungen von Museen und Kunstdenkmälern. – „Körper, Seele und Geist" – sollen gleichermaßen angesprochen werden. PROF. ELISABETH HALLER, Höhenstraße 37, A-6020 Innsbruck.



Belgien

Autofahrer – VORSICHT:

Gestützt auf die Unfallerfahrungen während der vergangenen Ferienreisezeiten, hat der belgische Verkehrsminister die Strafen für Verkehrssünder erheblich verschärft. So soll das Fahren ohne angelegten Sicherheitsgurt mit 100 DM bestraft werden! Mindestens 35,– DM werden Ihnen für falsches Parken abgenommen. Sie können den Betrag durch das Kaufen von „Strafmarken" bei jedem Postamt begleichen. Oder es erst gar nicht so weit kommen lassen. Kinder unter zwölf Jahren müssen auf den Rücksitzen Platz nehmen. 0,8 Promille oder mehr – und Sie sind für sechs Stunden Ihren Führerschein los. Wenn nichts passiert ist, wenn die Polizei den Fall zu einem harmlosen macht. Wenn nicht: Es sind Haftstrafen von 15 Tagen bis zu drei Monaten oder Geldstrafen von 200,– DM bis 2000,– DM drin. „Draußenbleiben" ist besser.

Alles Sehenswerte für Autofahrer: Das Belgische Verkehrsamt, Berliner Allee 47, 4000 Düsseldorf, Telefon 02 11–32 60 08, hat einen illustrierten „Führer" herausgebracht in dem insgesamt dreißig Routen dargestellt sind. Belgien in Kurzfassung: Alles Sehenswerte – Schlösser, Naturschönheiten, Klöster, Städte, Dörfer oder auch Museen – ist vermerkt. Jede Route hat ihre eigene Orientierungskarte, die Strecken werden ausführlich beschrieben.



Schweiz

Basel – eine Autofahrerfreundliche Kommune: Am Grenzübergang bekommt jeder einen „Auto-City-Plan". Die Karte zeigt in leicht verständlicher Weise die Verkehrslenkung der Stadt von den Einbahnstraßen bis zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Markante Bauten sind als (Orientierungs-)Zeichnungen wiedergegeben. Symbole und Nummern weisen auf Garagen, größere Parkplätze, Sehenswürdigkeiten und Hotels hin. VERKEHRSVEREIN Basel, Blumenrain 2, CH-4001 Basel; T.: 00 41 61-25 38 11.

Der Erfolg ist ihm sicher: „Klub kinderfreundlicher Schweizer Hotels". 1977 gegründet, 1978 mit erweiterten Dienstleistungen: Die fünfzigprozentige Preisermäßigung gilt jetzt für Kinder von 6 bis zwölf Jahre (bisher bis zehn Jahre). Der „Klub" umfaßt nun 18 Häuser, verteilt über die ganze Schweiz. Als

Beispiel der Klasse: 18. Mitglied wurde das Sporthotel „Happy Rancho“ in Laax/-Graubünden.
Klub-Anschrift: Postfach 116, CH-3823 Wengen.

„Swiss Alps and Palms“: Das neue Europabus-Angebot, das die SSB in Zusammenarbeit mit der Schweizer Reisepost auf den Markt gebracht hat, führt Gäste auf einer unbegleiteten eintägigen Rundfahrt mit dem Bus von Zürich über Chur, die San Bernardino-Route, Bellinzona und Lugano und zurück mit dem Gotthardzug nach Zürich. Der Ausflug wird bis 30. September täglich durchgeführt und kostet Sfr. 107 (Bahn 1. Klasse). Zusätzliche Aufenthalte in Chur, Bellinzona oder Lugano sowie die Fahrt in umgekehrter Richtung sind möglich.
BUCHUNGEN bei Schweizer Reisebüros oder den Swissair-Vertretungen.

Ferien – ohne Autoverkehr! In der Schweiz gibt es eine größere Anzahl von Bergkurorten und außerhalb von Ortschaften gelegenen Hotels, die nur per Berg-, Luftseilbahn oder Sessellift zu erreichen sind. Wer einmal in einem solchen Bergnest ausspannen möchte, der sollte sich den entsprechenden Prospekt mit einer Zusammenstellung dieser Orte kommen lassen. Kostet nichts.
SCHWEIZER VERKEHRSBÜRO, Kaiserstraße 23, 6000 Frankfurt am Main; Telefon; 06 11-23 60 61.



Bundesrepublik Deutschland

Badenweiler familienfreundlich: Das „Parkhotel“ und „Römerbad“ bieten bis zum 26. August, also mitten in der Hochsaison, ein spezielles Familien- und Kinderprogramm. Kinder bis zu zehn Jahren wohnen kostenlos, bis zu 16 Jahren braucht nur die Hälfte des normalen Preises entrichtet zu werden. Im „Parkhotel“ wohnt sogar jedes 2. Kind bis zu zwölf Jahren umsonst. Erfahrene Kinderschwestern sorgen dafür, daß die Eltern auch mal sorglos ohne die Kleinen ausgehen können.
HOTEL RÖMERBAD, 7847 Badenweiler; T.: 0 76 32-701 Parkhotel; T.: 0 76 32-50 91.

„Fisch- und Schafzucht studieren“: Das malerische Frankenstädtchen Abenberg offeriert sich insbesondere für Familien mit Kindern. Im Preis ab 94,50 DM für sieben Tage sind Angeln, Baden, Kahn- und Schlauchbootfahren ebenso inbegriffen wie das Füttern der Flossen- und Weidetiere. Zu den „außergewöhnlichen Sehenswürdigkeiten“ gehört unter anderem eine katakombenartige Nonnengruft im Kloster Marienburg.
RASTSTÄTTE „Kaiserhof“, 8541 Abenberg; Telefon: 0 91 78–251.

Tagesfahrten zu den böhmischen Bädern Eger, Franzensbad, Karlsbad und Marienbad werden vom Luftkurort Bischofsgrün im Fichtelgebirge aus durchgeführt. Bis zum 4. Oktober insgesamt 17mal. Im Fahrpreis von 54,50 DM für die 12-Stunden-Rundreise von 8 bis 20 Uhr ist ein Mittagessen und die Visa-Beschaffung enthalten.
VERKEHRS- und Reisebüro Kipnowski, 8583 Bischofsgrün; T.: 0 92 76-262

„Urlaub auf dem Bauernhof in der Fränkischen Schweiz“ enthält 178 detailliert dargestellte Angebote in Bild und Text. Durchschnittspreise für Übernachtung mit Frühstück zwischen 9,– DM und 12,– DM. Für Kinder bis zu sechs Jahren gibts eine 30-Prozent-Ermäßigung. Der „Erlebnis-Paß“ bringt zusätzliche Vergünstigungen im Urlaubsgebiet, für das rund 30 verschiedene Sport-, Bildungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten aufgeführt werden.
VEREIN URLAUB AUF DEM BAUERNHOF, Löschwöhrdstraße 5, 8550 Forchheim; T.: 0 91 91 – 607.

„Fische ködern im Harz“ ist der Titel einer neu aufgelegten Broschüre für Sportfischer. 33 romantische Teiche, fünf große Stauseen und zahlreiche Fließgewässer garantieren einen guten Angelplatz. Kernstück des Angebots ist die „Harzangelkarte“. Wo man sie bekommt (einschließlich der Broschüre) sagt der
HARZER VERKEHRSVERBAND, Postfach 1669, 3380 Goslar 1; Telefon: 0 53 21-20 4 14.

Für Tennis-Cracks bietet Arolsen, „die Stadt im Walde“, ein leckeres Angebot: Gespielt und gelernt wird wetterunabhängig in einer modernen Tennishalle mit gelenkschonender Regopolschicht und allen technischen Hilfsmitteln. Kondition holt man sich auf dem Vitaparcours, den drei Trimmpfaden oder der „Finnenbahn“ im Walde.
Gebucht wird zusammen mit einem Hotelaufenthalt. Geleitet wird die Tennisschule (für Anfänger, Fortgeschrittene und leistungsstarke Spieler) von Pavel Maracek, einem ehemaligen tschechischen Nationalfußballspieler.
KURVERWALTUNG, Postfach 1408, 3548 Arolsen.

Im Urlaub zum Nichtraucher werden. Im Rahmen von Volkshochschulkursen werden in der Schmuckstadt Idar-Oberstein, in Birkenfeld und Baumholder Anti-Raucher-Kurse angeboten. In zehn Doppelstunden wendet ein Diplom-Psychologe wissenschaftlich anerkannte Methoden an, die im Auftrag der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung entwickelt wurden.
KREISFREMDENVERKEHRSAMT Birkenfeld, Postfach 1548, 6580 Idar-Oberstein.

Warten auf die Koffer gehörte zum Urlaubsalltag in der Saison 1978.
Foto: Feddersen

Erlernen der alten Kunst des Zinngießens – Kulmbach, die Stadt mit dem einzigen deutschen Zinnfiguren-Museum, macht's mit seinen „Zinnfiguren-Hobby-Woche(n)“ möglich. Stadt-, Burg-, Museums- und eine Brauereibesichtigung gehören ins Programm wie der kostenlose Hallen- oder Freibad-Besuch. Den Abschluß, vor dem das selbständige Bleigießen und Figurenbemalen erlernt wird, bildet das gemeinsame Abschiedsessen „Kulmbacher Spezialitäten“.
STÄDTISCHES VERKEHRSAMT, Rathaus, 8650 Kulmbach;T.: 0 92 21-802-216.

Drachenfliegen – bitteschön. Fürth im Odenwald, ein Erholungsort in der nahezu unberührten Landschaft des Naturparks Bergstraße, bietet dreitätige Kurse für Mutige. Neben theoretischer und praktischer Schulung, Übungsfliegen und Versicherung sind im Preis von 320,– DM drei Übernachtungen mit Frühstück in Gasthäusern oder Pensionen eingeschlossen. GUT-REISEN nimmt die Buchungen entgegen.

Eine zur Nachahmung empfohlene Einrichtung: Bad Bergzabern an der Südlichen Weinstraße hat einen Automaten aufgestellt, der Reinigungssets zur Beseitigung von Bellos „Hinterlassenschaft“ abgibt. In einem kleinen Karton, der sich zu einer Schaufel auseinanderziehen läßt, ist ein Spachtel und eine selbstklebende Tüte enthalten, mit denen der „Stein des Anstoßes“ entfernt werden kann. Zahlreiche Geschäftsinhaber unterstützen die Aktion ‚Wir sind für eine saubere Kurstadt“ – und geben die Sets in ihren Geschäften aus. Ideen muß man haben!

DEUTSCHLANDS ÄLTESTE STADT, Trier, erweitert ihr reichhaltiges Führungsprogramm in der Zeit vom 10. Juli bis zum 4. September um eine zweistündige Abend-Stadtrundfahrt. An der berühmten Porta Nigra gehts um 20 Uhr los und kostet inclusive eines kleinen römischen Abendimbisses im Römischen Weinkeller 10,– DM pro Person.
Ein taschengerechter, übersichtlich gestalteter und informativer Prospekt ist allen Besuchern zu empfehlen („Trierer Sommerprogramm 1978“).
VERKEHRSAMT, An der Porta Nigra, Postfach 3830, 5500 Trier/Mosel.

22. mai

fallschirmspringerabzeichen aus aller welt sammelt seit vier jahren ace-mitglied adolf kilper aus duesseldorf, benzenbergstrasse 48. nach zehnjaehriger dienstzeit bei der bundeswehr ist er seinem hobby treu geblieben. abzeichen aus ueber 100 nationen umfasst jetzt seine sammlung, die er laufend vervollstaendigt. nur wenige abzeichen fehlen noch.

26. mai

mit einem bisher einmaligen fall befasst sich die polizei in den vereinigten staaten: ein mann erstattete anzeige, er sei auf dem ruecksitz eines autos unter androhung von waffengewalt von zwei frauen vergewaltigt worden. die beiden frauen, so gab der mann zu protokoll, haetten offenbar in einem vorort von maryland eine autopanne vorgetaeuscht. als er hilfsbereit angehalten habe, habe eine der frauen eine waffe gezogen und geld verlangt. da er nur 25 cent (50 pfennig) bei sich gehabt habe, seien sie mit ihm in einen nahegelegenen wald gefahren, haetten ihn gezwungen, sich auszuziehen und ihn beide vergewaltigt. die polizei erklaerte dazu: man habe keinen anlass, an den angaben zu zweifeln, obgleich das der erste derartige fall sei.

4. juni

nicht die geschwindigkeit, sondern die sparsamkeit zaehlte am 4. juni auf dem hockenheimring, als renault den diesjaehrigen benzinspartest veranstaltete. bei einer durchschnittsgeschwin-



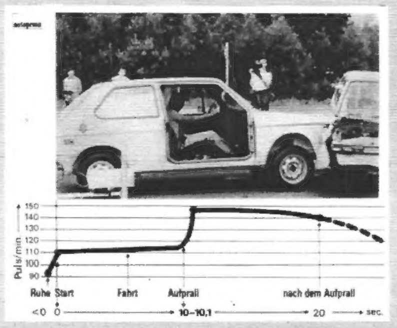
digkeit von 38 km/h brachten es die sparsamsten renault 14 fahrer auf einen verbrauch von weniger als 5 l/100 km. lohn fuer's sparen: der sieger erhielt einen renault 5 tl.

12. juni

kraeftiges niesen schuetzt nicht vor einem bussgeld wenn man in eine radarkontrolle geraet. ein bonner installateur musste dies von einem bonner verkehrsrichter erfahren. mit vorschriftsmaessiger geschwindigkeit sei er auf der autobahn an eine radarkontrolle herangefahren und erlitt ploetzlich eine heftige niesattacke, sagte er vor gericht aus. sein koerper sei derart erschuettert worden, dass er das gaspedal besonders stark durchgetreten habe. die beschwerde gegen den bussgeldbescheid wurde jedoch abgelehnt.

20. juni

der mensch kann ueber seinen willen den puls nicht beeinflussen, er wird vom vegetativen nervensystem gesteuert. im vw-werk fuehrte dr. ulrich seiffert, chef der sicherheitsforschung einen selbstversuch durch. mit einem vw-golf, korrekt angeschnallt, fuhr er mit 35 km/h auf einen querstehenden wagen.



er wusste, dass dieser versuch kein nennenswertes risiko enthaelt. dennoch signalisierten die sensoren einen stark erhoehten puls. im augenblick des aufpralls erreichte er mit 150 schlaegen in der minute seinen hoechsten wert. obwohl seiffert auf den versuch vorbereitet war, und keine notsituation vorlag, erfolgte im koerper eine erhoehte adrenalin-ausschuettung. der puls steigt an, die pupillen erweitern sich, es kommt zum schweissausbruch und blutzuckeranstieg. der mensch verkraftet ueblicherweise solche stress-situationen, zumal dann, wenn koerperliche schaeden durch das anschnallen weitgehend verhindert werden.

22. juni

kaum zu glauben: da galoppierte auf einem bild der letzten lenkrad-nummer (seite 63) ein polizist, der schon seit 1856 in der gdp sein soll. dieter fetzer, so heisst der stuttgarter polizeihauptmeister richtig, erntete mit solcher vitalitaet stuermischen anklang. eine unwahrscheinliche flut humoriger leserzuschriften ging bei der lenkrad-redaktion zu diesem schreib-

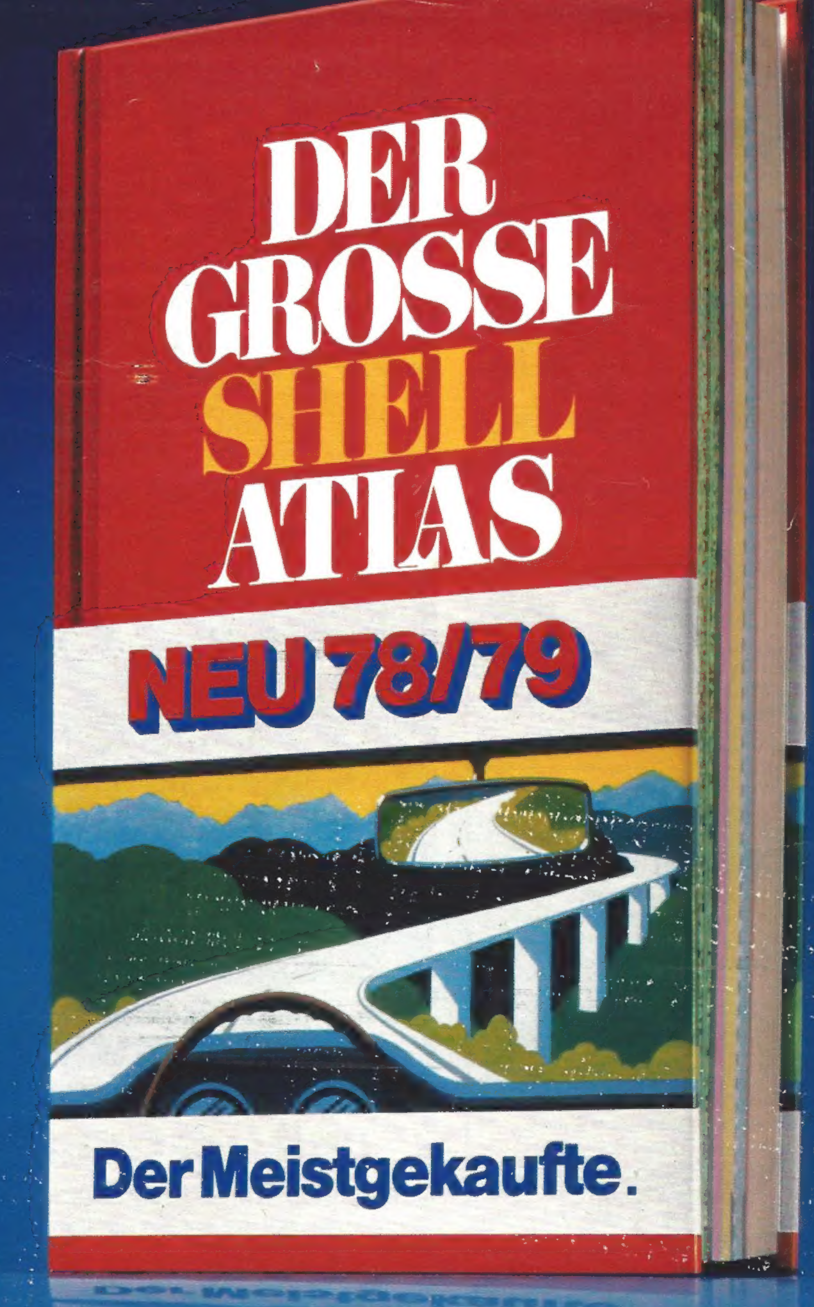


fehler ein. so meinte etwa der beamtensekretaer der gewerkschaft oetv in muenchen, jack ruebenkamp: ''dass man im musterlaendle neben der 42-stunden-woche noch mehr als hundertjaehrige im dienst belaesst, treibt doch das motto 'schaffe, schaffe, haeusle baue' zu weit''... in der tat dachten noch viele andere wie jack ruebenkamp, ueber deren zuschriften sich die redaktion freute.

26. juni

aral-kunden werden nach dem tanken zum anlegen der sicherheitsgurte aufgefordert. denn, wenn sie ihre quittung in die hand nehmen, finden sie darauf den bekannten hinweis: ''klick - erst gurten, dann starten''. eine durchaus nachahmenswerte sache, wie wir meinen.





DM 33,–

Der Neue kommt mit einem ungewöhnlichen Versprechen.

Der Große Shell Atlas 78/79 ist aktueller, umfassender und besser denn je: Es macht Spaß, mit ihm zu reisen oder einen Ausflug zu planen.

Testen Sie jetzt den „Neuen" ohne Risiko: sollte er Ihren Wünschen wider Erwarten nicht entsprechen, schicken Sie uns den Shell Atlas 78/79 einfach ein und wir erstatten Ihnen den Kaufpreis.

Mairs Geographischer Verlag, Postfach, 7302 Ostfildern 4

Im Buchhandel, an Shell Stationen, in Kaufhäusern, beim ACE

Ihr großer Freund und Helfer.